NICOLAE C. DINU

AM PIERDUT UN PRIETEN DRAG

Porţile pe care pătrunde omul în viaţă
nu sunt deloc neînsemnate

Goethe

Nota autorului

Cartea este un omagiu adus vieţii pe mare şi o închin, cu deosebit respect şi pioşenie, tutror navigatorilor români care au navigat pe mările şi oceanele lumii la bordul navelor româneşti. Nu i-am uitat pe cei care au dispărut în adâncul apelor pe diferite meridiane ale pământului, în încleştarea cu vitregiile mării sau în accidente navale.

Omagiul meu – de această dată – îl are în vedere şi pe Aurel Fotescu, fostul meu consătean, coleg şi prieten, care a navigat pe mare peste 40 de ani, ca şef mecanic pe diferite nave comerciale aparţinând Flotei Maritime Române.

Majoritatea capitolelor din prezenta lucrare sunt povestite de el în diferite etape, cu prilejul întâlnirilor noastre. Eu am făcut – în multe situaţii – doar o punere în pagină şi prestaţia literară necesară, dând cărţii cursivitate şi cronologie evenimentelor.

Visurile lui de odinioară erau atât de frumoase, dar în ultima parte a vieţii a fost zdruncinat de unele evenimente ce i s-au întâmplat în familie, la care s-a adăugat oboseala acumulată pe mare în lupta cu vitregiile ei, precum şi înaintarea în vârstă, care au făcut să-şi piardă bucuria de a trăi.

Când l-am revăzut, pe data de 18 august 2010. AF era obosit şi bolnav. A fost ultima noastră discuţie, care m-a mâhnit, neputând să-l ajut cu nimic.

La plecare mi-a amintit: „Să scrii cartea aşa cum mi-ai promis!" L-am asigurat că aşa voi face.

În luna X 2010, AF a plecat dintre noi. ***Am pierdut un prieten drag****. Regrete eterne*!

Autorul

În loc de introducere

Precizez de la început că toate faptele pe care le voi desrie în prezenta lucrare sunt reale.

Am considerat necesară această precizare deoarece mai există unii cititori care cred că scriitorii născocesc anumite întâmplări din propria lor imaginaţie. Scrierea unei cărţi presupune abordarea unor forme de stil care ajută la o prezentare mai atractivă a faptelor reale şi care, legate împreună conduc la ilustrarea unei idei de viaţă pe înţelesul tuturor.

Există situaţii când cel care scrie nu ia cunoştinţă de fapte în mod direct, ele i se povestesc de către alte persoane apropiate, de încredere, aşa cum voi proceda şi eu în continuare. Personal, însă, cu toată încrederea pe care o acord acelei persoane, verific autenticitatea faptelor, pe cât îmi stă în putinţă şi abia apoi le aştern pe hârtie.

Contribuţia mea privind forma de prezentare literară şi cursivitatea faptelor completează grija ca ceea ce va ajunge sub ochii cititorului să fie cât mai accesibil tuturor.

La realizarea lucrării de faţă am beneficiat de cunoştinţele profesionale temeinice ale bunului meu coleg şi prieten, Aurel Fotescu, cu ajutorul căruia am încercat să prezint câteva episoade din viaţa pe mare pentru a răspunde multor întrebări ale unor oameni în legătură cu profesia de navigator.

Faptele din acest domeniu le-am cules în mai mulţi ani, prin întâlniri cu prietenul meu sau cu alţi foşti colegi de navigaţie, dar de scris m-am apucat abia în anul 1990.

Acest fapt, pe care l-am numit „hoby", a început într-o zi din luna octombrie 1979, când m-am întâlnit cu A. Fotescu în autobuzul care ne aducea pe amândoi acasă. Nu-l mai văzusem de trei luni de zile şi l-am întrebat:

- Pe unde mai umbli, măi, extraterestrule?

- M-am întors de trei zile din voiaj. Am fost la Sevastopol, în Ucraina.

- Când te aştept să treci pe la mine?

- Duminică, după ora 13°°.

- Te aştept, i-am spus când ne-am despărţit la colţul blocului nostru (el locuia la sc. A, eu la sc. B).

Duminica următoare Aurel a venit şi am discutat până la ora 21°°, în ordine, probleme de familie şi mai ales, probleme de navigaţie, de care eu eram foarte interesat.

- Cum mai este viaţa pe mare? l-am întrebat.

- Cum să fie? Multă muncă, furtuni pe mare, lume multă pe toate meridianele globului pământesc, care este diferită de noi, românii, cu obiceiuri diferite în fiecare port. După cum ştii, lipsesc din ţară multe luni din an, alteori chiar depăşesc anul, iar familia mea se descurcă singură cum poate; copiii cresc fără să mă vadă vreme îndelungată.

- Tocmai de aceea te-am întrebat. Luna trecută m-am întâlnit cu nişte cunoştinţe şi nu ştiu cum a venit vorba despre voi, navigatorii. Unul, care ştia că şi eu am fost o vreme navigator, m-a întrebat: „de ce se chinuie marinarii pe mări şi oceane, înfruntând furtunile, care prezintă pericole atât de mari? În plus, sunt nevoiţi să lucreze luni de zile departe de familiile lor?"

Le-am răspuns că profesia de navigator este foarte frumoasă, iar cineva trebuie s-o execute în folosul ţării. Dacă iubeşti marea, nu te temi de ea, iar marinarii o iubesc şi o respectă.

- Ce să-ţi spun? Oamenii au dreptate să întrebe ce resorturi îl împing pe navigator în braţele mării, pentru că ei nu cunosc sufletul marinarului, care este un însingurat.

Profesia, viaţa şi condiţia de marinar, împreună alcătuiesc o stare care se învecinează cu visul, iar cel care n-a încercat această stare, nu o va putea înţelege niciodată. Este

adevărat că pe mare sunt evenimente multe, unele chiar foarte periculoase, dar marinarul şi le asumă.

Este conştient că oricând poate trece cu nava printr-o furtună puternică în care se poate pierde însăşi nava, cu toate bunurile lui personale şi este bucuros dacă scapă cu viaţă echipajul, care n-a fost înmormântat de adâncuri. Aşa se explică şi faptul că aproape toţi marinarii manifestă o oarecare indiferenţă faţă de proprietate; spiritul lor de proprietate este mai slab faţă de cei care trăiesc pe uscat zi de zi.

Riscuri sunt multe pe mare, dar navele sunt astăzi mult mai sigure decât altă dată şi evenimentele sunt din ce în ce mai rare. Se spune că este un tribut pe care îl plătim mării pe care noi o iubim, dar, în acelaşi timp, trebuie să ne temem de ea când este supărată, învolburată, agitată, întrucât poate ucide fără milă.

- Şi, cu toate că marinarul cunoaşte riscurile, preferă acea viaţă? insist eu. De ce?

- Da, o preferă pentru că îşi iubeşte profesia, iubeşte marea, cu vitregiile căreia el s-a obişnuit şi nu se mai teme de ele. Ceea ce este mai important, marinarul s-a obişnuit cu însingurarea – aflat aproape permanent între mare şi cer, numai ei şi nava lor. Pentru mulţi este explicabilă starea de neastâmpăr atunci când şederea pe uscat se prelungeşte prea mult. Parcă îi arde pământul sub picioare, sub tălpi şi abia aşteaptă plecarea într-o nouă călătorie pe mare.

- Te mai întreb şi eu încă o dată: de ce, totuşi?

- Ei, de ce? Pentru că este omul mării şi că îi place să trăiască în linişte totală, acea pace pe care o găseşte pe întinderea nesfârşită de apă, între mare şi cer, după care tânjeşte fiecare om în anumite momente din viaţa lui.

Iată, dacă mă refer la mine, pe lângă cele pe care le-am enumerat până acum, intervine şi mulţumirea interioară că am văzut lumea largă de pe mai multe continente. Aş putea spune

chiar că am călătorit atâţia ani prin locuri încărcate de istorie – mă refer la istoria făurită de oamenii din locurile prin care am trecut.

Adu-ţi aminte de istoria Imperiului Otoman pe care am învăţat-o noi în şcoală! Iar turcii au venit pe continentul European abia în anul 1300 d. Hr. şi au pârjolit, în câteva zeci de ani toată peninsula balcanică, ajungând până în Principatele Române, apoi în Ungaria şi Austria, încât n-am scăpat de ei decât după Războiul de Independenţă din anul 1877.

Astăzi când trec cu vaporul prin canalul Bosfor-Dardanele, până în Marea Egee, navig prin acea istorie de care este plin pământul Europei şi Asiei, frământat de războaie, din epoca antică şi până la al II-lea Război Mondial.

Ştii că eu am terminat Şcoala Medie Tehnică de Marină în 1955; în anul următor am plecat cu nava până la Pireus, în Grecia, iar când am ajuns la farul Anadolu de la intrarea în strâmtoarea Bosfor, am privit totul cu uimire şi am fost nevoit să deschid ochii mari pentru a înţelege şi reţine cât mai multe lucruri din acea lume pe care încă n-o cunoşteam. Era primul meu voiaj.

... AF a făcut o pauză pentru a sorbi din pahar vinul roşu care făcea mărgele deasupra, apoi a continuat să-mi descrie clădirile de pe malurile canalului şi să-şi amintească de restaurantul Pera şi bazarurile din Istambul.

Îl ascultam cum povestea cu vocea lui domoală, şi, privindu-l cu drag şi respect, mi-l închipuiam ieşit pe puntea principală a navei, de unde scruta depărtările cu acea privire cercetătoare, care pornea din ochii lui verzi şi migdalaţi, care străluceau pe chipul bronzat de soare şi tăbăcit de vânturi şi furtuni. Parcă îl vedeam aevea cu bărbia lui puternică, dar aspră şi cu nelipsita ţigară în colţul gurii. Se spune că apa sărată, de mare, vânturile şi furtunile, ca şi schimbările repetate de climă, înăspresc chipurile marinarilor, dar le catifelează inimile. Poate

de aceea unii dintre ei au suflete gingaşe, inocente, ca de copii. Nu ştiu cât este adevărat, dar ştiu că majoritaea navigatorilor sunt bărbaţi puternici şi temerari, mulţumiţi să trăiască prin graţia mării şi să moară la pieptul ei, dacă aşa le-a fost scris să se întâmple. Cred că marinarii iubesc marea aşa cum o iubesc şi eu. Ce dovadă mai trebuie adusă în sprijinul acestei afirmaţii? Poate numărul mare de cântece pe care ei le-au închinat mării, din sufletele lor, cu care se însoţesc mereu în călătoriile lor nesfârşite, iar când îi copleşeşte acel alean (dorul necuprins de ceva) sau la un pahar de băutură, le cântă şi se bucură:

„Iubita marinarului stă-n pat şi plânge,
Fiindcă iubitul ei pe navă s-a-mbarcat
Dar când se va întoarce, ea îl va aştepta ...”

sau

„Numai marea, femeia şi vinul
Au creat marinarii eroi.
Numai marea, femeia şi vinul
E o poveste de dragoste-n doi ...

Când pleacă în larg marinarul,
Se-avântă voios pe talaz.
Numai marea femeia şi vinul,
Îl bagă de mic în necaz.
Refren:
Marea ne e mamă,
Crucea ne e ramă
Valurile ne sunt prag.
Marea ne amăgeşte,
Crucea ne ispiteşte
Şi cu ea pornim în larg ....”

Din cele povestite de AF trag concluzia că marea l-a luat şi pe el la pieptul ei primitor, la fel ca şi pe toţi navigatorii, modelându-le trupul şi sufletul.

Îmi amintesc anii copilăriei noastre şi pe cei ai adolescenţei spre devenire în maturitate. Rămăsese un tânăr cu inima de copil, jucăuş şi glumeţ, iar treptat şi-a îngroşat vocea, ochii arătau încredere în sine, la care s-a adăugat o severitate angajată de gânduri cinstite, simple şi drepte.

Poate această transformare l-a ajutat să reziste atâţia ani pe mare, îndeplinindu-şi obligaţiile de serviciu în condiţii optime.

Îl las să povestească în continuare pentru că îmi place cum o face şi eu pot înregistra uşor tot ceea ce spune. Îmi stăruie în gând ideea de a iubi marea ca un îndrăgostit lulea de o femeie frumoasă.

Şi el, ca şi ceilalţi, iubeşte marea pentru că i-a desluşit capriciile şi n-o mai priveşte doar ca pe o întindere nesfârşită de apă, ci, mai degrabă ca pe o persoană însufleţită, veselă ori supărată, tandră sau năbădăioasă, uneori chiar violentă, răzbunătoare şi ucigătoare, după caz.

Cu toate acestea, ei o iubesc şi gata!

Observând că zâmbesc, AF s-a oprit din povestit. Atunci l-am întrebat:

- Ai fost în Japonia?

- Da, de trei ori: la Osaka, Kobe şi la Wakayama. De ce mă întrebi?

- Dacă mai ajungi acolo, află cât mai multe despre istoria lor şi, mai ales, despre viaţa lor.

- Pot s-o fac. Am un prieten care este un tip deştept. Este istoric, economist şi pilot care manevrează navele în port la Yokohama. Aşa l-am cunoscut şi eu.

S-a ridicat de pe scaun şi s-a pregătit de plecare.

- Pot să vin şi mâine să mai discutăm, m-a asigurat el cu mâna pe clanţa uşii.

- Te sun eu când sosesc acasă. Ştii cum este programul la noi. La revedere!

Şi Aurel a venit aşa cum a promis. Alteori am mers eu la el acasă când mă anunţa că s-a întors din călătoria pe mare şi, de fiecare dată am discutat probleme de viaţă – în general – şi despre viaţa pe mare, despre care eu eram foarte interesat.

Aurel Fotescu mi-a spus de câteva ori: „Să nu uiţi să scriicartea, aşa cum ai promis!"

O fac acum, prezentând numai câteva din multele probleme pe care le-am discutat împreună cu el.

I
Australia – continentul de la antipozi

Prin anul 1984 citisem într-un almanah istoric despre Australia, un fel de monografie din care mi-am notat câteva date:

Din punct de vedere geografic această insulă imensă este situată în sud-estul Asiei, la confluenţa dintre Oceanul Pacific şi Oceanul Indian.

Privesc harta şi mă conving de forma insulei, fiind înconjurată de apă din toate părţile: la est Bariera Coralilor şi Oceanul Pacific, la vest Oc. Indian, la nord Marea Timor şi Marea Arafura, iar la sud Insulele Tasmaniei şi Oc. Indian, care se înfrăţeşte cu Oc Pacific în est.

Având şi o formă aproape rotundă, geografii i-au spus Oceania, iar mai apoi „Continentul de la Antipozi", o magnifică întindere de pământ plat, pe care brizele calde şi sărate ale oceanului Pacific o vântură zilnic, dându-i şi viaţă în acelaşi

timp. Aşa se explică prezenţa pe partea dinspre Pacific a eucalipţilor uriaşi care domină luminişurile şi adăpostesc în ramurile lor tot felul de păsări, iar pe sol vieţuitoare specifice locului. Specia de papagali Kakadu, foarte mari, cu penajul lor multicolor şi seducător, trăieşte în grupuri şi produce o gălăgie infernală în păduri, care sperie celelalte vieţuitoare; acei papagali dăinuie de secole pe acest teritoriu şi pot imita sunetele produse de fulgere, trăsnete, zgomotele care preced declanşarea furtunilor şi uraganelor precum şi zgomotul produs de aversele de ploaie care cad peste coroanele copacilor.

Animalele din zonă care aud aceste sunete puternice se sperie şi aleargă spre vizuinile lor pentru a se adăposti, de unde nu ies decât noaptea, când acele zgomote încetează, pentru a-şi căuta hrana – se menţionează în almanah.

Australia a fost cel din urmă continent descoperit de lumea civilizată, abia în anul 1770, de către vânătorii de balene, după ce un olandez a dat peste această insulă din greşeală şi a numit-o „Cealaltă Americă" din emisfera sudică. Toţi navigatorii au ocolit-o când au trecut pe lângă ea, considerând-o „un tărâm barbar şi primejdios".

Abilul navigator spaniol Quiros a susţinut teoria primitivă conform căreia pământul australian ar exista undeva în sud, la latitudini joase ale emisferei sudice şi el contrabalansează marile suprafeţe de pământ din emisfera nordică şi astfel pământul reuşeşte să se menţină în echilibru.

Au urmat unele expediţii cu nave de război spre Mările Sudului în anul 1769, aprobate de Regele Angliei la cererea Societăţii Regale pentru studiul tranzitului planetei Venus în raport cu discutl solar. Astfel că amiralitatea engleză a pregătit şi trimis în expediţie o navă militară, sub comanda locotenentului Cook (cpt. Cook), în zona acestei insule misterioase, care a devenit mai târziu „Continentul de la antipozi".

Exploratorul englez James Cook, a ajuns în zonă cu o navă, acostând în partea sa sudică; prima aşezare omenească s-a înfiripat în anul 1788, când pe continent au fost aduşi 700 de oameni cu un vapor englez, toţi fiind deţinuţi scoşi din închisori şi trimişi pe noul continent să muncească în regim penitenciar. Cine a citit cartea „Copiii căpitanului Grant" scrisă de Jules Vernes„ îşi amintesc cum a fost urmărit căpitanul de piraţii care evadaseră din acea colonie penitenciar în urma unei revolte.

Populatea intensă a Australiei a continuat şi în anul 1836 cu europeni, prima colonie civilizată fiind constituită în Tasmania, iar în anul 1865 Coroana Britanică, aflată în concurenţă cu celelalte puteri coloniale ale vremii în India, Asia, Africa şi Japonia, a revendicat acest nou teritoriu, pe care l-a şi colonizat.

Australia are o suprafaţă de 7.692.208 km². Înainte de a fi colonizată de europeni, acest teritoriu a fost locuit de circa 30.000 de băştinaşi, numiţi aborigeni, care trăiau de secole în grupuri pe acest pământ arid, cu păduri şi câmpii întinse, sub cupola unui cer albastru, nemărginit, pe care îl consideră sacru, deşi este bântuit de secetă şi are aspect de pustiu nelocuit de om. Aici ei au trăit liniştiţi, ducând o viaţă primitivă, arhaică, pe care n-au schimbat-o niciodată. Nu au avut ceas, nici istorie, ducându-şi zilele între două răsărituri de soare, fără să-şi pună întrebări ca: „Ce este viaţa? Pentru ce trăiesc ei?" De asemenea, nu se plictiseau de traiul lor modest şi monoton, aşa cum se plictisesc oamenii din ţările civilizate. Coloniştii au adus cu ei ceasul, banii, alcoolul, bolile europene, sclavia şi timpul precis, dar le-au furat liniştea, le-au diminuat efectivele, însă au început să-i organizeze şi să le acorde drepturi, dar şi obligaţii.

Din cauza pământului arid, Australia a mai fost numită şi „Ţara galbenă", fiind bântuită de secetă tot timpul anului, cu un aer fierbinte şi un soare torid; aici plouă doar o dată pe an sau mai rar şi totul pare sălbatic în jur.

În general pământul este plat, ca o întindere de stepă nesfârşită; numai în partea sa nord-vestică se înalţă Munţii Peterman, care nu sunt prea înalţi, dar ascund în ei minereuri de fier, aramă, diamante şi cărbune; munţii se transformă treptat în dealuri, care se pierd în câmpie.

În partea de est, continentul dispune de aşazisa „Marea Cumpănă de Ape" care se compune dintr-un lac şi câteva râuri cu debit mediu care, în timpul secetei seacă din cauza marilor călduri şi a caniculei neiertătoare.

Aşa cum arătam mai sus, după anul 1865 populaţia pe continent a crescut mult deoarece, pe lângă deţinuţii din închisorile Angliei au venit şi oameni liberi; lor li s-au adăugat şi foştii revoluţionari de la 1848, care au plecat din ţările lor din Europa, după eşecul Revoluţiei, de teama represiunilor.

Între anii 1947-1950, însuşi Chiurchil – fostul prim-ministru al Marii Britanii – a trimis cu vaporul în Australia copii din orfelinatele din Anglia cu scopul de a popula oraşele Melborne şi Sydnei. Odată cu ei s-au ambarcat şi alţi oameni liberi din Irlanda şi Scoţia, mărind astfel numărul noilor locuitori, care au întemeiat oraşe şi sate. Aşa au apărut coloniile din Melborne, Canberra, Victoria, Perth, Tasmania şi Sydnei, care au devenit şi capitalele acestor regiuni, însumând la 01.01.1901 o populaţie de 3,5 milioane locuitori.

Astfel, în anul 1859 erau deja formate şase colonii: Victoria, New South Wales, Australia de Sud, Insulele din Tasmania (la sud de Melborne) , Qennsland şi Australia de Vest; toate au hotărât să elaboreze o constituţie parlamentar-democratică, prin care obţin acea autonomie nelimitată, dar împreună hotărăsc să se unească şi să constituie Statul Federal al Australiei şi să intre în Commonwealth-ul britanic. Aceasta s-a întâmplat la 01.01.1901, când şi-au stabilit şi capitala la Caberra.

Coloniştii australieni au construit oraşe şi sate, au dezvoltat agricultura şi creşterea animalelor, în special a oilor, principala îndeletnicire a ţăranilor veniţi din Irlanda şi Scoţia, iar mai târziu au început să scoată şi minereu de fier, cupru şi cărbune din munţii Peterman, aur din Ballart, cupru din insulele Tasmania. La acest efort comun au luat parte şi tinerii din rândul aborigenilor – populaţia băştinaşă – care s-au adaptat la viaţa şi munca majorităţii. Ei mai reprezintă astăzi circa 23000 de etnici locali, faţă de populaţia totală care a ajuns la patru milioane locuitori.

În sec. 20 conducătorii Australiei au hotărât să-şi cucerească demnitatea între naţiunile lumii şi au abolit Constituţia care prevedea elemente de dependenţă faţă de Marea Britanie.

%

Cum am început să adun material şi date pentru carte

În toamna anului 1984 m-am întâlnit cu AF în autobuzul care ne aducea spre casă, amândoi locuind în acelaşi bloc. M-am bucurat mult când l-am văzut.

- Pe unde umbli, extraterestrule, că nu te mai vede lumea deloc?

- Abia m-am întors din voiaj, din Ucraina.

- Şi de ce nu mi-ai dat un telefon?

- Am sunat, dar Adrian, fiul tău, mi-a spus că nu eşti acasă, că eşti plecat şi m-am gândit că poate eşti plecat în vreo misiune.

- Când treci pe la mine?

- Dacă vrei, trec diseară, după ora 19°°.

- Te aştept, că nu mai plec nicăieri azi.

AF a avut grijă să mă sune la telefon, i-am răspuns apoi a venit. Am discutat, ca de obicei, despre familii, copii, cunoştinţe, apoi mi-am adus aminte de Australia şi l-am întrebat:

- Ai fost vreodată în Australia?

- Da, am fost o singură dată în octombrie şi noiembrie 1973 cu un transport de utilaje miniere şi de prospecţiuni geologice pentru o grupă de ingineri şi tehnicieni români care cercetau zăcămintele de fier şi cărbune în munţii Peterman din partea de vest a continentului Australia. Am acostat în portul Perth unde am descărcat utilajele în vreo trei zile şi am discutat mult cu acei ingineri.

O vreme România a importat din Australia o mare cantitate de minereu de fier pentru Combinatul Siderurgic Galaţi. Din Perth am mers în portul Sydnei de unde am încărcat o cantitate mare de lână pentru „Integrata de lână" din Constanţa. De ce m-ai întrebat?

- Am citit, mai demult, o monografie istorică despre Australia într-un almanah şi aş fi vrut să ştiu mai multe despre viaţa pe acest continent. Dacă ai timp, te rog să-mi povesteşti cum ai perceput tu oamenii, viaţa acelui continent.

Mai înainte, însă, povesteşte-mi cum a decurs călătoria voastră cu nava până acolo şi înapoi la Constanţa. Ştii cât de mult mă interesează viaţa pe mare, evenimente, furtuni, etc.

- Sunt foarte multe de povestit, dar voi încerca să-ţi povestesc faptele mai importante, deşi toate s-au petrecut cu zece ani în urmă.

Spre sfârşitul lunii octombrie 1973 nava noastră era încărcată cu utilaje şi materiale pentru a le transporta în portul Perth din Australia unde un grup de ingineri şi muncitori români executau prospecţiuni geologice, urmând să importăm minereuri pentru combinatul Siderurgic Galaţi. Din Australia

urma să aducem lână pentru fabrica „Integrata de lână" din Constanţa.

Am ridicat ancora în zorii zilei de 24 octombrie, am ieşit din port şi am pus de drum spre Bosfor.

Marea era puţin agitată din cauza unui vânt care şuiera în sârmele catargelor; nu se vedea decât malul românesc, dar peste o oră nu se mai vedea în jur decât întinderea de apă cu valuri înspumate. Suflând din pupa, vântul ne ajuta să înaintăm mai repede, iar a doua zi, pe la prânz, ne apropiam de Istambul.

De la Constanţa am plecat pe la sfârşitul lunii octombrie 1973. Îmi aduc aminte că a fost o călătorie dificilă şi lungă. Am trecut prin nişte furtuni groaznice în sudul Africii, apoi în ocenaul Indian. Pe drum am avut şi unele defecţiuni la motoare, pe care le-am remediat în mijlocul oceanului, stând înderivă în bătaia valurilor.

- De ce ? Nu aţi putut intra în vreun port?

- Eram departe de orice port, dincolo de insula Madagascar, cam la 120 mile marine.

- Ce căutaţi prin sudul Africii şi nu pe Canal Suez?

- Cunoşti istoria canalului Suez? mă întreabă Aurel Fotescu.

- Da, o cunosc foarte bine din cele ce am citit. Astăzi ştiu că a fost modernizat canalul.

- Păi, în 1973 a avut loc războiul dintre Israel şi Ţările Arabe, iar Canalul de Suez era închis, fiind nevoiţi să ocolim prin strâmtoarea Gibraltar, prin Oc Atlantic, la vest de Africa, apoi pe la Dakar, Cap Town şi mai departe prin sudul insulei Madagascar şi prin Oceanul Indian să ajungem în Australia. Era sfârşit de octombrie şi, în acel anotimp, vremea pe mare se schimbă de la o oră la alta, aşa că am avut parte de furtuni, imediat ce am ieşit din strâmtoarea Dardanele (Turcia), pe lângă Capul Baba şi am intrat în Marea Egee.

La început furtuna a fost suportabilă, dar când ne-am apropiat de Capul Malea, marea a început să spumege şi catastrofa s-a dezlănţuit, încât vântul care sufla dinspre nord ridica valuri înalte care ajungeau până la cabina de comandă.

Înaintarea navei noastre devenise aproape imposibilă şi am fost nevoiţi să intrăm la adăpost în golful Malea; de acolo priveam valurile înalte care se izbeau de stânci, de unde se întorceau spre larg spumegând. Abia după trei ore vântul a scăzut în intensitate, marea s-a mai liniştit, iar noi am putut să ieşim din golf şi să ne reluăm marşul. Spre seară, a doua zi, am trecut de Capul Bon (în nordul Tunisiei), îndreptându-ne spre Gibraltar, unde am ajuns în zorii zilei următoare. Cu mulţi ani în urmă, în strâmtoarea Gibraltar a existat un istm, care unea Marocul de Spania şi separa Marea Mediterană de Oc. Atlantic ca o barieră, ai cărei stâlpi erau Centa (pe malul african) şi Gibraltar (pe malul Spaniei), care purtau numele de „*Stâlpii lui Hercule*", distanţa dintre ei fiind de 13 km.

Istoria navigaţiei a consemnat de-a lungul anilor că între Capul Bon şi strâmtoarea Gibraltar, pe o distanţă de 58 km s-au scufundat multe nave cu marfă şi echipajele lor, fie din cauza furtunilor, fie în luptele pe mare dintre diferite ţări, formându-se un fel de „*cimitir de nave*".

Începuse să se arate zorile când primele valuri înspumate ale Oc Atlantic au început să lovească în prova navei noastre.

Dinspre nord-vest sufla un vânt tăios, care ridica valuri destul de înalte, producând un ruliu sâcâitor navei noastre. Privind cum se zbate nava în valuri, mi-am adus aminte de un voiaj pe care l-am făcut în Cuba cu un an în urmă, tot pe o vreme ca asta, imediat după ce am trecut de insula Madeira, prin sudul Mării Sargaselor, un fel de lac de culoare albastră, având o salinitate mare. Aflată în mijlocul oceanului Atlantic, se spune că ar acoperi Atlantida, fostul continent care s-a

scufundat în mod misterios, despre care Platon şi alţi învăţaţi greci au menţionat în scrierile lor.

%

- Am citit şi eu o parte din scrieri, am intervenit eu. În anul 1492 Cristofor Columb se pregătea să plece pe mare pentru a descoperi Indiile, dar înainte de plecare i-a făcut o vizită la Istambul amiralului Reis-Piri, Ibri Hadjimehmet, care avea atunci 20 de ani. Mai târziu el va deveni comandantul Flotei Otomane. Vizita s-a petrecut în perioada 1484-1485, când Imperiul Otoman se afla în război cu Ştefan cel Mare, domn al Moldovei.

Piri obţinuse o hartă din biblioteca din Alexandria (Egipt) pe căi oculte, după căderea lui Alexandru cel Mare al Macedoniei. Acea hartă era de pe vremea Atlantidei şi pe ea erau trasate: estul Americii şi nordul Atlantidei, care s-a scufundat, după cum se ştie.

Despre cele trasate pe harta lui Piri au fost multe discuţii între cercetătorii europeni şi australieni, care au reuşit să ajungă în Antarctida abia în anii 1818-1820.

Harta lui Piri a fost descoperită în anul 1929 într-un raft prăfuit al Bibliotecii Imperiale din Istambul. Este o banală piele din antilopă pe care au fost desenate mai multe continente de pe glob; la o analiză mai atentă, cercetătorii au stabilit că ea constituie un fragment dintr-o hartă mai mare – unică în lume – care data din anul 1513 şi purta semnătura lui Hajdi Ahmed Muhidin Piri şi înfăţişa Coasta de vest a Africii, Coasta de est a Americii de Sud şi Antarctida (Polul sud al pământului de pe planiglob) deşi la acea dată continentul Antartic nu fusese descoperit şi s-au născut mai multe supoziţii sau ipoeze, printre care:

1) că acel teritoriu a fost locuit de atlanţi, a căror civilizaţie a dispărut, înghiţită de apele oceanelor, în urma coleziunii cu un corp ceresc;

2) că cercetătorii australieni ar fi descoperit la Polul Sud un întreg oraş care ar fi aparţinut Atlantidei;

3) conform afirmaţiilor din lucrarea „Procesiunea", pag 8, rezultă că ar fi existat două Atlantide – a doua care fusese reconstituită – şi care a pierit din vina atlanţilor înşişi, care au folosit greşit energia generată de cristale în timp ce încercau să le modifice structura pentru a le folosi ca arme. Energia produsă ar fi generat un tsunami care a scufundat uscatul. Populaţia a plecat pe mare cu diferite ambarcaţiuni, dar a fost ajunsă de valul uriaş şi înecată, reuşind să se salveze doar o mică parte, care a ajuns în Egipt sau America Centrală şi de Sud.

4) profesorul australian, geolog Martin Brodhem susţine că la o adâncime de 360 km sub ocean, a fost descoperit un oraş antic de forma unui patrulater perfect, care se întinde pe suprafaţa de 100 km².

Toate sunt variante de cercetare şi studiu.

%

- După ce am depăşit extremitatea de vest a continentului african – continuă AF – nava noastră s-a îndepărtat de coastă pentru a se evita o eventuală împingere spre uscat, cauzată de vântul care sufla puternic din pupa şi a valurilor care ne însoţeau, spălând puntea principală.

Vântul care sufla din pupa, ne ajuta în marş, încât am mers aproape toată ziua cu o viteză sporită; peste trei zile am trecut de tropicul Capricorn, ajungând în portul Dakar, unde am solicitat permisiunea de intrare în vederea completării necesarului de combustibil pentru drumul lung pe care îl aveam

de parcurs până în Austalia. Aprobarea de intrare în port am primit-o abia a doua zi, iar nava noastră a fost ancorată în rada exterioară a portlui.

După aprovizionarea cu ulei pentru motor şi combustibilii necesari, am părăsit portul, îndreptându-ne spre Cape Town, punctul cel mai sudic al continentului african.

După o oră de marş s-a lăsat ceaţa peste ocean şi am fost nevoiţi să navigăm cât mai departe de coastă, pe care n-o puteam vedea. Am trecut pe lângă insulele Sao-Tome, apoi am tăiat golful Guineei Ecuatoriale, iar după alte trei zile de marş ne-am apropiat de portul Cape-Town, cunoscut şi cu denumirea veche „Capul Bunei Speranţe", după ce am suportat alizeele, un snop de vânturi sâcâitoare, care aducea de pe uscatul african un praf de nisip înnecăcios ce se lipea de coca navei noastre.

Noaptea am trecut de Cape-Town, ocolindu-l la mică distanţă, deoarece furtuna se mai potolise, apoi ne-am îndreptat spre Australia, intrând în imensitatea oceanului fără margini, de care se tem toţi navigatorii, chiar şi cei mai încercaţi de evenimentele pe mare. În această zonă se pot naşte furtuni năprasnice, cu valuri mai înalte decât nava – la fel ca în insulele Bermude – care pot duce la fundul oceanului nava, împreună cu echipajul ei.

Dimineaţa, în zori, treceam la distanţă mare de insula Madagascar, pe care abia o zăream prin binoclu. Marea era liniştită şi nava înainta semeaţă, însoţită de un grup de delfini, care înotau în prova şi în borduri, făcând salturi deasupra apei din când în când.

Deodată am văzut câţiva pescăruşi care dădeau roată navei noastre, ţipând strident; unii se avântau în apă şi culegeau bucăţi de carne, apoi zburau pe deasupra noastră.

La început nu am observat ce se petrecea sub apă, de unde ieşeau bucăţile de carne, dar privind atent în ambele borduri, am descoperit o „turmă" de caşaloţi enormi, care

înotau unul lângă altul ca nişte sardele, agitând apa cu zgomot. Aceştia urmăreau grupul de delfini, din care au şi prins câţiva.

- Dă comanda „Stop!" la maşini! a ordonat comandantul navei către timonier. Nava s-a oprit.

- De ce ai făcut asta? l-am întrebat eu.

- Grupul de caşaloţi e numeros şi periculos. Să-l lăsăm să se îndepărteze.

Îi priveam cum se îndepărtau spre nord, cu jeturi înalte de abur cald, din când în când.

Aveau un cap enorm, poate depăşea lungimea de şase metri şi când deschideau gura, ieşeau la suprafaţă nişte dinţi foarte mari.

- Se spune că din capul lor mare se obţine un ulei foarte necesar în industrie, motiv pentru care sunt vânaţi peste tot, intervin eu.

- Da, sunt vânaţi mai ales în Marea Japoniei, atât caşaloţii, cât şi balenele, deşi vânarea lor este interzisă sub sancţiunea legii, însă japonezii au cea mai mare flotă maritimă şi de pescuit din lume. Dar, revenind la caşaloţi, aceştia atacă atât delfinii, dar şi balenele, vânând aproape totdeauna în grupuri mari, care ajung câteodată şi la 300 de caşaloţi, încât vânatul nu le poate scăpa; dar se atacă şi între ei câteodată, mai rar însă.

După ce a trecut pericolul şi nava şi-a reluat marşul, la bord au existat discuţii despre caşaloţi şi balene. Unii colegi, mai bine informaţi, spuneau că există unele „şcoli" pentru balene, care au pedagogi femele şi masculi care le învaţă puii tot ce trebuie să ştie. Aceste şcoli sunt însoţite şi apărate de masculi maturi, puternici, de orice pericol, inclusiv de masculii tineri. „Curtezanii" se duelează între ei cu fălcile lor puternice la fel ca cerbii, elanii şi bizonii; când îmbătrânesc, masculii se izolează de turmă şi colindă singuri apele oceanelor.

După ce am trecut şi de portul Elisabeta, a început să sufle un vânt dinspre nord-est, care prevestea că va veni furtuna.

Mă aflam în cabina de comandă împreună cu comandantul navei, ofiţerul secund şi timonierul, discutând despre locurile prin care tocmai treceam, când l-am auzit pe comandant ordonând timonierului:

- Pune direcţia pe insula Madagascar, în est! după care s-a întors spre mine, spunându-mi ca pe o taină: „Vine furtuna şi e singurul loc unde ne-am putea adăposti în imensitatea oceanului".

Era un comandant cu multă experienţă şi înţelepciune, ceea ce mi-a trezit bucurie şi încredere în suflet. Furtuna n-a fost puternică şi, după ce am depăşit centrul ei, a ordonat revenirea la direcţia iniţială de marş.

- De ce aţi schimbat iar direcţia? l-a întrebat secundul.

- Prefer să mergem de-a lungul paralelei 30°, altfel putem pierde prea mult timp şi combustibil, prin devierea de la drum – şi a dispărut în camera hărţilor. Pe paralelă ne putem folosi de curenţii favorabili ai dorsalei de sud care ne avantajează, a adăugat el, întorcându-se din camera hărţilor. Am consultat şi prognoza meteo, care nu prezintă modificări în următoarele zile, aşa că e bine să folosim şi vremea bună pentru a ne apropia de destinaţie.

Poate avem noroc şi ajungem la timp şi în siguranţă, a adăugat comandantul în câteva fraze.

Avea dreptate comandantul. Oceanul era liniştit, iar nava înainta cu viteză constantă pe undele lungi şi aproape line, în timp ce prova despica apa, formând două mustăţi lungi, care se prelingeau pe lângă corpul navei, formând o spumă deasă. Liniştea din jur era tulburată doar de zumzetul monoton al motoarelor, care vibra în aerul rece ca un cântec de leagăn.

Din cabina de comandă am coborât pe punte, cu intenţia de a merge în sala maşinilor, dar am mai zăbovit o vreme ca să privesc întinderea nesfârşită de apă. Sufletul meu se liniştise treptat pentru că şi în aer dăinuia o linişte odihnitoare. De mai multe ceasuri navigam cu nava pe spaţii largi, fără limite, care-mi dădeau senzaţia de oameni pierduţi în acea imensitate şi că poate nu vom mai ajunge niciodată în portul australian Perth.

%

Mi-am adus aminte de mama mea care, când locuia la noi sau la Sina – sora mea – mă binecuvânta de câte ori plecam cu nava pe mare. Ea avea un mod personal de a o face: îşi făcea cruce şi spunea: „Să te însoţească paza bună a lui Dumnezeu în tot ce faci şi să te întorci cu bine acasă, maică!"

Am întâmpinat pe mare şi ceaţă deasă şi cer negru ca smoala şi ploi torenţiale dar, mai ales, furtuni de care m-am temut, dar când am ajuns cu bine acasă, lângă familie, am uitat toate necazurile prin care trecusem.

%

Când am coborât în sala maşinilor totul era în ordine, ofiţerul de cart supraveghea aparatura tehnică, iar motoriştii tăiau garnituri dintr-o placă de chingherit pentru chiuloasă. „Nu sunt probleme" mi-a raportat ofiţerul de cart, după ce am trecut pe la fiecare.

Peste o oră am urcat din nou pe puntea principală. Începuse să se întunece şi, în scurt timp s-a aşternut o noapte întunecată ca smoala. Mi-am adus aminte că lipsa luminii s-a produs din cauză că luna australă este la pătrar, ca o seceră şi răsare ziua, iar noaptea nu mai luminează, deci vor urma câteva nopţi în care să navigăm fără lună, aceasta coborând în apa

învolburată, care o înghite înainte de a se înnopta. Privesc cerul care pare prea negru, iar stelele par şterse, fără strălucirea lor obişnuită.

Mă întorc spre sud şi descopăr mai multe stele răzleţe, dintre care cea mai frumoasă este, de departe „Crucea sudului", care ne însoţeşte prin aerul poros, formând un larg cerc de lumină pe cerul smolit. Mi se face frig şi vreau să urc în cabina de comandă, însă observ că a fost stinsă lumina, păstrându-se doar lampa de noapte. Renunţ şi cobor la mine în cabină, mă dezbrac, îmi fac toaleta de seară şi mă culc. Colegii şi subalternii mei ştiu cum să-mi dea de ştire când au nevoie de mine. Noaptea a fost liniştită, fără furtuni sau alte evenimente, iar dimineaţa, cum m-am trezit din somn, am luat legătura cu cei de la maşini pentru a mă informa: „cum au mers mortoarele? Au fost probleme?"

N-au fost. Am urcat pe puntea principală, în partea din pupa să observ siajul apei şi să ascult eventualele zgomote la elici. Constat că siajul celor două elici este prelung, dar apa este colorată în purpuriu datorită peştilor loviţi care ies la suprafaţa apei. Îmi explic astfel cârdul de pescăruşi care ţipă strident şi plonjează în apa răscolită de elici.

Nu ştiam unde ne aflăm, dar căutând în toate părţile cu privirea, descopăr că treceam destul de aproape, pe lângă o porţiune de uscat. Era un atol destul de mare pe care se vedeau câteva case răzleţe, pe malul unei lagune cu apă calmă, iar malurile erau înconjurate de o plajă lată de nisip alb; casele abia se vedeau dintre copeci. Când ne-am apropiat mai mult, am observat că sunt cocotieri din care maimuţele vesele săreau şi se hlizeau la noi.

Valurile produse de nava noastră măturau nisipul alb ca varul, formând jerbe de spumă peste plajă, pe măsură ce ne îndepărtam.

Dinspre răsărit a apărut soarele, ieşind încet din apele oceanului, după care şi-a început traiectoria pe cerul azuriu, lipsit de nori; pe măsură ce urca pe cer, culoarea lui devenea sinilie, ca şi mările sudului, dar razele lui sclipeau şi deveneau tot mai dogoritoare.

Oceanul vuia surd şi suspina în răstimpuri, în timp ce un vânt uşor îmi adia pe lângă ureche, şoptindu-mi, pe rând, cântece şi amitniri din ţară şi despre alte locuri care mă cheamă.

Vremea s-a menţinut frumoasă mai multe zile şi nopţi, care se desfăşurau aproape monoton, aşa cum şi nava noastră înainta solitară între mare şi cer spre destinaţia stabilită, fără să ne fi întâlnit cu vreo altă navă pe distanţa pe care o străbătuserăm de la Capul Bunei Speranţe.

Numai Steaua Polară ne însoţea în fiecare noapte, pe cerul senin, singurul punct senin şi sigur, ca un prieten devotat.

Izolaţi mereu între cer şi apă ne obişnuiserăm cu singurătatea, dar în zilele următoare am zărit, la o depărtare de circa două mile marine, mai întâi un cargo sub pavilion chinezesc, apoi un pachebot (navă de pasageri) australian, semn că ne apropiam de ţinta călătoriei noastre.

Restul călătoriei noastre am fost însoţiţi numai de acei martori tăcuţi – soarele, luna, stelele de pe cer – care au răsărit şi au apus de mai multe ori, în timp ce noi am plutit pe apă cu nava noastră zile şi nopţi la rând, în monotonia lor, exceptând încă o oprire de câteva ore pentru remedierea unei defecţiuni tehnice la motor în starea de derivă. Uneori, oceanul era aşa de liniştit, încât putea fi comparat cu un lac în care se reflectau stelele fosforescente de pe cupola cerului care acoperea vastitatea tăcută a Mărilor Sudului.

Într-o zi, aproape de prânz, ne-am întâlnit cu un cargou sub pavilion englezesc, cu care am schimbat saluturile cuvenite cu sirena, apoi unii membri ai echipajelor aflaţi pe puntea principală şi-au făcut semn cu braţele, din care n-am înţeles mai

nimic, poate doar un fel de bucurie manifestată de persoane care se simţeau pierdute în imensitatea de apă, la sud de Tropicul Capricornului.

Spre seară cerul s-a întunecat şi, dinspre nord a început să sufle un vânt tăios şi rece; oceanul a început să geamă din ce în ce mai tare şi apa a început să se zvârcolească şi să spumege. Mi-am adus aminte că în oc. Indian în perioada rece bântuie musonii, nişte vânturi care antrenează ploi, fulgere şi furtuni. Era de aşteptat să trecem prin centrul unei furtuni pentru care eram pregătiţi.

Am mers în sala maşinilor să stau de vorbă cu ofiţerul de cart, luând măsurile ce se impun în astfel de cazuri, apoi am urcat pe puntea principală şi, de acolo, în cabina de comandă unde l-am găsit şi pe comandant, care părea îngrijorat.

- S-ar putea să trecem prin centrul unei furtuni. Vântul a ajuns la forţa 8 pe scara Beaufort şi valurile spală deja puntea. Am dispus să se închidă toate gurile de aerisire şi hublourile. Motoarele merg? m-a întrebat.

- Merg foarte bine. De acolo vin acum, i-am răspuns. Pentru siguranţă am dublat serviciul de cart.

N-a durat mult şi nava noastră a început să scârţâie din încheieturi, coborând şi urcând într-un tangaj violent şi un ruliu sâcâitor.

- Tot echipajul să-şi pună centurile de salvare! a ordonat comandantul către cpt. secund, care l-a transmis mai departe şi a controlat cum este pus în aplicare ordinul.

Furtuna a fost năprasnică şi ne-a zgâlţâit până aproape în zorii zilei, când ne-a întâmpinat o mare răvăşită şi înspumată şi un cer galben ca ceara. Valurile scăzuseră mult în înălţime, iar vântul se potolise. Mai târziu s-a ivit soarele dintre nori şi pe punte s-a făcut cald. Echipa de la punte a început să inventarieze stricăciunile produse la gurile de aerisire şi alte obiecte ce fuseseră depozitate la pupa.

Coborând în cabina mea, am găsit toate obiectele pe podea, amestecate cu cele din pat. Nu m-a surprins pentru că se întâmplase de atâtea ori când nava noastră trecuse prin furtuni. Am făcut ordine cât s-a putut, apoi am coborât în sala maşinilor pentru a mă informa dacă au fost probleme, însă totul a suportat bine furtuna şi am mers în cabina mea să mă odihnesc, după ce s-a făcut schimbul cartului.

După amiază navigam pe o mare liniştită, cu valuri mici, iar nava se deplasa lin, cu viteză normală, tăind apa cu prova, care formase două mustăţi ce se ridicau la înălţimea de 1-1,5 m. deasupra apei, apoi se pierdeau în larg. Am observat că din apa mării ieşeau cârduri de peşti zburători, care se amestecau în mustăţile formate în prova, apoi cădeau înapoi în apă.

%

Îl priveam cu respect pe AF, ascultându-l cum povestea calm şi mă întrebam zâmbind: „Cine nu i-ar iubi pe aceşti nebuni frumoşi, îndrăzneţi şi temerari ai României?" Ei îşi părăsesc familiile şi liniştea de acasă pentru a se aventura pe mare cu navele, călărind pe coamele valurilor zile şi nopţi, luni de zile; ca şi ceilalţi navigatori şi AF e un erou al mării.

%

După o pauză, AF a continuat cu o voce care venea de departe:

- În dimineaţa de 29 noiembrie 1973, pe un nou răsărit de soare, la orizont ne-a apărut uscatul. Se vedea în depărtare, spre est, conturul marii insule, profilându-se ca o bucată de zid, parţial demolat, căruia cărămizile rămase îi dădeau un aspect zigurat, probabil din cauza solului neuniform.

Peste câteca ceasuri am ancorat în rada exterioară a portului Perth, situat în sud-vestul continentului Australia şi ne-am anunţat sosirea la dispeceratul portului.

Nava noastră a fost introdusă în port în ziua următoare la ora 18°°, după care a urmat controlul autorităţii portuare, apoi au urcat la bord inginerii români care ne aşteptaseră în port, ştiind că venim; urmau să ia în primire utilajele şi materialele pe care noi le aduseserăm de la Constanţa, fiindu-le necesare în munca lor de prospecţiuni şi la mină în munţii Peterman.

Seara grupul de ingineri a rămas la bordul navei şi am discutat tot felul de probleme legate de activitatea lor în Australia, apoi despre locuitorii acestui continent. Am aflat că ei veniseră în Australia încă din vara anului 1972, în baza unui contract bilateral cu autorităţile australiene, care prevedea activitatea de prospecţiuni geologice, urmând ca România să importe minereu de fier şi cox pentru Combinatul Siderurgic din Galaţi. Inginerii români descriau munţii Peterman ca fiind nu prea înalţi, apoi coboară într-un platou de podişuri vălurite, care se pierd în zone aride, deşertice; spre interiorul continentului terenul este plat, cu aspect de stepă, dar pământul este arid, din cauza lipsei ploii, care cade odată pe an sau chiar mai rar.

Câmpia se întinde ca o pânză nesfârşită, cât vezi cu ochii, zăcând sub soarele torid, fără niciun pic de umbră, fără mişcare, indiferentă la viaţa zilnică, beneficiind foarte rar de câte o pânză de ceaţă care ascunde un timp soarele apoi trece şi o lasă iar în bătaia nemiloasă a acestuia, cu razele lui fierbinţi. Ploaia vine aici foarte rar, însoţită, de obicei, de vânturi puternice, care produc şi pagube uneori, dar localnicii, în special crescătorii de ovine abia o aşteaptă. Ea undă pământul roşu, crăpat, pe care reuşeşte să-l învioreze pentru o vreme, după care se instalează, din nou, seceta.

Inginerii aflaseră multe episoade în legătură cu istoria formării statului australian. De exemplu, vizitând muzeul din Canberra, au luat cunoştinţă de marea sărbătoare de la 26 ianuarie 1968 când s-au împlinit 200 de ani de existenţă a statului federal – la care a participat toată populaţia. A fost desfăşurată o paradă la care au fost folosite 200 de nave de toate tipurile şi mărimile, încât apa oceanelor fierbea de mişcarea lor.

În timpul descărcării maşinilor şi utilajelor, în portul Perth, inginerii au venit însoţiţi de un grup de muncitori, printre care şi unii aborigeni, curioşi să ne vadă şi să ne asculte. Asistau şi ei la disuţiile noastre, dar nu ne înţelegeau, nici noi pe ei şi atunci îi vedeam cum gesticulau cu braţele în cercuri largi, vorbind în dialectul lor aborigen.

Unele fraze le traducea un inginer, atât pentru ei cât şi pentru noi, fiind obişnuit cu limba lor.

Băştinaşii nu erau mulţumiţi de situaţia lor şi se chinuiau să ne explice – amestecând expresii în limba englezăcu expresii specifice locale – spunând că pământul este al lor de secole; se declarau destul de porniţi şi de mâhniţi împotriva coloniştilor, care le-au stricat obiceiurile şi le-au luat pământul. Îi priveam cu plăcere, fiind bărbaţi, nu prea înalţi, dar cu braţele vânjoase, bronzate de sorele cald, care le strălucea pe pielea neagră, în asfinţitul ce se lăsa peste noi.

Inginerii aminteau de unele încercări ale populaţiei continentului de a combate seceta, dar încă n-a reuşit, din cauza climei dictată de confluenţa oceanelor care înconjuară insula din toate părţile şi răscoleşte toată preria cu vânturi fierbinţi, iar ploaia cade o dată pe an sau chiar o dată la doi ani, apoi este lăsată să zacă sub arşiţa soarelui torid, în voia vânturilor care aduc seceta.

Există şi zone mai blânde aproape de oceanul Pacific, unde cresc copeci înalţi, eucalipţii, dar şi arbuşti, unde se adăpostesc păsări şi animale specifice acestui continent.

Aborigenii au vânat crocodilii de apă sărată care veneau din Oc. Pacific, dar se temeau de oameni şi nu pătrundeau pe uscat, dar astăzi s-au format echipe şi asociaţii pentru protejarea lor şi nu mai sunt vânaţi, încât s-au înmulţit şi au început să viziteze mai des uscatul, cu mai mult curaj şi vin până la locuinţele oamenilor.

Inginerii se plângeau de clima aspră de pe continentul australian, iar unul dintre ei m-a întrebat în şoaptă: „Ce mai este pe acasă, prin România? Recunosc că aş vrea să mă întorc, mi s-a făcut dor de ţară şi de casă!"

Descărcarea a durat câteva zile şi utilajele şi tot ce am adus a fost aranjat pe cheu pentru a fi încărcat pe maşini şi transportat în punctul de lucru. Din Perth am plecat în portul Sidney, de unde urma să încărcăm lâna pentru întreprinderea Integrata de Lână din Constanţa.

Pentru a ajunge la Sydnei am ocolit prin sud continentul, trecând prin Marele Golf Australian, apoi prin strâmtoarea Bass, la nord de insulele Tasmania, prin sudul oraşului Melborne şi al capitalei Australiei – Canberra. Portul Sydnei este situat în partea de est, la oc. Pacific, ale cărui ape leşioase, de culoare aproape verde, clocoteau ameninţătoare până departe, în larg.

Aici este confluenţa Oc. Indian cu Oc. Pacific, unde apele lor se înfrăţesc şi se amestecă.

Întrucât am ajuns în rada exterioară a portului Sydnei pe la miezul nopţii, am ancorat în locul unde erau şi alte nave ancorate şi am aşteptat începerea activităţii în port, respectiv să fim şi noi introduşi la cheu.

Pe drum, în urmă cu câteva zile, apăruseră unele defecţiuni tehnice la motoarele auxiliare şi la caldarină şi am

luat măsuri pentru remedierea lor, astfel că toată echipa de la maşini a lucrat vreo două zile pentru reparaţii, precum şi pentru pregătirea unor piese cu care să înlocuim eventualele piese care se puteau defecta în marş la întoarcerea spre Constanţa.

În zilele de sâmbătă şi duminică, echipajul navei a făcut o vizită în oraşele Sydnei şi Canberra, împărţit în două grupuri, prilej cu care am vizitat şi Muzeul de Istorie din Camberra, capitala ţării, o şansă unică pentru mine să cunosc o parte din dezvoltarea şi devenirea poporului din Marele Continent de la Antipozi.

Două săptămâni a durat operaţiunea de încărcare a întregii cantităţi de lână şi apoi am făcut aprovizionarea navei cu carburanţi, precum şi cu alimentele necesare pentru echipaj şi, la jumătatea lunii decembrie, am ridicat ancora din portul Sydnei şi am pus de drum spre constanţa, pe acelaşi drum navigabil pe care ajunseserăm în Australia.

Vremea se răcise considerabil, cerul era acoperit aproape tot timpul zilei, iar soarele palid apărea rar prin vreo spărtură a norilor cenuşii.

După ce am ocolit sudul continentului trecând prin strâmtoarea Bass din nordul Tasmaniei, am tăiat în două Marele Golf Australian pentru a ne apropia de paralela 30°, dar după ce am parcurs 10-12 Mile Marine, ne-a întâmpinat un vânt destul de puternic care sufla dinspre nord-est, lovindu-ne chiar din prova şi opunând rezistenţă la înaintare, iar valurile se ridicau până aproape de copastia navei noastre, ameninţându-ne să treacă peste parapetul ce străjuia coverta.

Am urcat în cabina de comandă unde se găseau comandantul navei, căpitanul secund, un ofiţer de cart şi timonierul.

- Merge motorul? m-a întrebat comandantul.

- Da.

- Tocmai am primit o radiogramă de la NAVROM că pe 9 dec 1973 nava Dâmboviţa a fost surprinsă de o furtună în golful Byscaia şi s-a scufundat, dar echipajul a fost salvat.

- Motorul merge, trage din greu, dar nava mi se pare că se deplasează din ce în ce mai încet, încât uneori am senzaţia că stă pe loc – am răspuns eu.

- Se pare că am nimerit în centrul furtunii, a spus el, dând ordin timonierului să schimbe direcţia cu 2,5° spre tribord. Acesta din urmă a executat manevra, repetând: „2,5° spre tribord" .

Se vede că a avut dreptate comandantul, deoarece după 25 de minute de marş, nava a intrat într-o zonă mai liniştită, depărându-se de locul răvăşit de furtună. Mai târziu, dintre nori a apărut şi soarele, luminându-ne slab cu razele lui piezişe dinspre apus. Vântul se mai domolise, valurile scăzuseră mult în înălţime, alunecând în lungul corpului navei, parcă îl mângâiau, aidoma unor pânze de mătase fluturate de vânt, iar ruliul nu se mai simţea aproape deloc.

Am coborât pe punte, intenţionând să merg în sala maşinilor pentru a vedea ce se mai petrece acolo, însă am mai zăbovit puţin ca să mai privesc oceanul. Soarele, în coborârea lui spre apus, împurpurase cerul cu razele lui roşietice, care îşi etalau jocul de lumină. Marea mai era uşor ondulată, însă părea o materie lichidă compactă în care se reflectau ultimele raze ale soarelui, creind o reverie hipnotică peste care nava noastră plutea indiferentă, pierzându-se în imensitatea dintre apă şi cer.

Motoarele continuau să duduie ritmic, dându-mi speranţa că vom ajunge la destinaţie întregi şi fără evenimente.

Noaptea se lăsa încet peste întinderile de ape ale Mării Sudului. Mulţumit de cele ce văzusem am coborât scările spre sala maşinilor unde am stat de vorbă cu cei care asigură cartul. Totul era în regulă, motoarele funcţionau normal, dar lipsea un motorist, pe care îl ştiam în cart, în momentul când trecusem

prin sala maşinilor, cu o oră mai înainte de a urca pe puntea principală.

- Unde este Costică? îl întreb pe ofiţerul de cart.

- Mi-a spus că nu se simte bine şi l-am trimis în cabină, iar în locul lui a venit Pascu, a răspuns acesta.

- Câte injectoare de schimb mai avem curăţate?

- Şase injectoare, opt filtre şi şapte supape, din care trei de admisie şi trei de evacuare, a raportat el sigur.

%

Am plecat din sala maşinilor să văd ce s-a întâmplat cu Costică. Când am intrat în cabina lui, l-am găsit întins pe pat, cu capul pe pernă şi cu mâinile sub cap, iar privirile fixate în tavanul cabinei.

- Ce ai păţit, măi băiete? Ce te doare? l-am întrebt eu.

- Mă doare sufletul, şefule.

- Încearcă să-mi spui ce te frământă, dacă poţi! După cum mă ştii, nu sunt doctor de suflete, dar poate sfatul meu ar putea să-ţi folosească la ceva, am spus eu încet, gândindu-mă la doctorul Freud din Viena, care spunea : „Psihicul omului este bântuit de situaţii neprevăzute, dar şi de amintiri care se înregistrează".

- Nu ştiu de ce, dar mă tem că o depresie ar putea pune stăpânire pe mine şi să mă ţină departe de navigaţie. Ar fi groaznic să-mi petrec restul vieţii prin diferite spitale de neuropsihiatrie.

- Ce te-a zdruncinat atât de tare? Poate eşti obosit?

- Mai multe. Poate şi oboseala, dar şi altele şi nu prea ştiu care dintre ele este mai gravă.

... Ascultându-l atent eu (autorul) am intervenit aproape involuntar:

- Cred că subalternul tău suferea de o problemă de suflet – aşa cum ţi-a răspuns la început – care putea fi accentuată şi de

singurătatea într-un spaţiu închis cum e nava sau poate avea legătură cu vreo dramă de iubire.

Desigur, voi vă aflaţi în mijlocul oceanului, între mare şi cer, iar centura electromagnetică ce înconjoară Pământul ar putea fi întreruptă din cauza stratului gros de apă (între scoarţa pământului şi atmosferă), putând influenţa, în mod negativ, sănătatea întregului organism: fizic, psihic, emoţional. Stresul poate fi accentuat şi de radiaţiile solare, razele ultraviolete şi alţi factori negativi. Astăzi electromagnetismul în exces face ravagii şi în mediul urban, unde sunt instalate fire electrice cu tensiune înaltă, antene TV parabolice sau antene pentru recepţie prin satelit, care se interpun între fiinţele umane şi energiile venite direct din Univers. Asemenea instalaţii fiind nocive tulbură întreaga structură a fiinţelor umane.

Deasemenea, au efecte negative şi radiaţiile cosmice puternice din anumite zone ale Pământului, care devin periculoase pentru întregul organism, căruia îi produc mari dezechilibre de sănătate, în special neuropsihice sau ale sistemului locomotor.

Scuză-mă că te-am întrerupt! Te rog, continuă!

- Poate că tu ai dreptate, în ceea ce priveşte magnetismul, dar cu Costică, subalternul meu, se întâmplase altceva. L-am ascultat aproape o oră şi jumătate cu mare atenţie şi iată ce mi-a spus el:

- Eu am început să navig pe mare din luna ianuarie 1967. Aveam doar 25 de ani, iar când m-am întors din primul meu voiaj – care durase opt luni de zile – am avut câteva zile libere şi am mers în comuna Valea Dacilor, care se află aproape de oraşul Medgidia, să-mi vizitez nişte rude. Acolo, un verişor m-a dus la un bal ce avea loc la ei în comună şi am cunoscut-o pe Rodica, cu care am dansat şi ne-am împrietenit pe loc. Am codus-o până acasă la ea, unde ne-am înţeles să ne căsătorim la întoarcerea mea din următorul voiaj. Aşa s-a întâmplat şi pe 19

noiembrie 1968 am luat-o de la ea de acasă şi am mers la oficiul de stare civilă din Constanţa, căsătorindu-ne legal.

Poate mă vei întreba de ce am făcut-o? M-am gândit că fiind o fată de la ţară, va fi cuminte şi voi avea parte de o femeie credincioasă, care se va ocupa de casă, de copiii pe care speram să-i am cu ea şi că nu va proceda ca altele cât timp voi fi eu plecat de acasă.

Am adus-o acasă la mine şi am făcut-o stăpână peste apartament şi tot ce se găsea în el. În cele două luni de concediu în care am stat cu ea zi de zi, începusem s-o iubesc şi de câte ori plecam pe mare, abia aşteptam să mă întorc acasă, în cuibul nostru. Recunosc că în primul an de căsătorie am fost fericiţi, o pot numi cea mai frumoasă etapă din viaţa mea. Rodica era destul de atentă şi iubitoare cu mine, drăgăstoasă, încât mi se părea că am o soţie minunată, care mă făcea să mă întorc acasă în cea mai mare însufleţire ce se poate imagina. Abia aşteptam s-o strâng în braţe, s-o mângâi, s-o sărut şi apoi s-o culc în pat lângă mine. Dar asta n-a durat prea mult şi în 1970, prin aprilie, am aflat că Rodica nu mai era de aceeaşi părere cu mine. Abia întors din voiaj, am plecat pe jos de la vapor, fără bagaj, pe la poarta nr 1 şi m-am oprit la Restaurantul „Casa cu lei" să beau o bere. Unul dintre ospătari mă cunoştea (ne împrietenisem cu el) fusesem la Casa cu Lei şi cu Rodica şi o cunoştea.

Întâmplarea a făcut că în acea zi era tot el de servici, iar când m-a servit la masă, mi-a şoptit: „vreau să-ţi spun ceva care sper să te intereseze, dar disscutăm înainte să pleci de aici". „Bine!" am răspuns eu.

Pe uşa restaurantului a intrat un tânăr înalt, brunet, cu mustaţă, tip zvelt la trup şi mers degajat şi chelnerul s-a apropiat şi mi-a şoptit din nou: „Fii atent la ăsta!"

L-am privit cu luare aminte. Avea buzele groase peste care mustaţa lui neagră şi lucioasă cădea ca pe oală.

- Cine este? l-am întrebat pe chelner.

- Un bişniţar, a răspuns el sec.

- Deci este un parazit?

- Da, parazit, dar are destui bani şi coboară dintr-o maşină BMW, care este a lui şi o aduce des aici şi pe Rodica, nevasta ta, ceea ce înseamnă că îţi ţine locul cald cât eşti tu plecat în voiaj, pe mare. I-am servit de multe ori cu mâncare şi băutură, după care au urcat în BMW şi au plecat împreună.

Cele ce aflasem m-au bulversat. Îmi venea să mă duc la masa individului şi să-i sparg o sticlă în cap, dar m-am calmat şi am renunţat. Am privit la masa vecină cu mine şi am văzut o familie: mama, tata şi fiica. Fiica era atât de tânără, frumoasă, cu obrajii împurpuraţi, care radia inocenţă visătoare şi promisiuni nevinovate, când privea spre mine. Atunci m-am gândit: „Ce este viaţa? Eu trag la jug ca boul, luni la rând, departe de casă şi de ţară, punându-mi viaţa în pericol pe mare, trecând prin riscuri şi prin frustrări, iar scumpa mea soţioară, beneficiind lunar de salariul meu, se distrează, mănâncă, bea şi este consolată de acest parazit al societăţii, care-mi ţine locul cald – cum s-a exprimat chelnerul – fiindu-i sprijin material, sufletesc şi trupesc. Este posibil să-l şi iubească. De ce o fi iubind Rodica o astfel de lichea? Ce îi oferă în plus?"

Asemenea lichele care au bani, deşi sunt leneşi şi nu fac nimic – paraziţi ca şi acest individ – am văzut peste tot prin Turcia şi prin ţările arabe; au bani, au maşini şi se folosesc de femei, de obicei ale altora, cu o desfătare şi euforie de parcă ar savura o băutură care le place mult. Pe ei nu-i atinge viaţa obişnuită, n-o consideră o luptă permanentă, ci o desfătare, o fericire care li se cuvine.

Am plătit cănsumaţia şi am plecat acasă. Când am trecut pe lângă BMW, m-am uitat puţin înăuntru, apoi m-am îndreptat spre staţia de troleibus, gândindu-mă să am o discuţie cu Rodica atunci când voi ajunge acasă. Îmi părea bine că nu-mi luasem valiza de la vapor, în care cumpărasem pentru Rodica

unele obiecte scumpe, dar nu ştiam episodul de care abia aflasem. Nu luasem valiza pentru a nu mă taxa la controlul vmal la ieşirea din port.

Când am ajuns în faţa uşii apartamentului meu am sunat de câteva ori, dar nu mi-a răspuns nimeni şi am scos cheile din buzunar, am descuiat uşa şi am intrat, gândindu-mă la ce putea fi mai rău, dar în toată casa nu era nimeni. Rodica nu ştia când mă întorc din voiaj.

M-am întors şi am încuiat uşa tot cu cheile, gândindu-mă că ea îl va aduce acasă pe bişniţar şi să nu observe că este cineva în casă.

Am tras un scaun lângă fereastră şi am aşteptat-o să se întoarcă de unde era plecată, dar aşteptarea a durat până la ora 19°° (aproape trei ore). Lângă trotuar s-a oprit maşina BMW a bişniţarului, din care a coborât Rodica singură, apoi maşina a plecat.

I-am auzit paşii pe coridor, apoi zgomotul cheii care se învârtea în broască, apoi a pătruns în sufragerie.

Când m-a văzut a scos un ţipăt strident, apoi s-a apropiat de mine, privindu-mă absentă şi fără gesturi sau efuziuni sentimentale, ca la începutul căsătoriei noastre.

- De unde vii la ora asta? am întrebat-o.

- Din oraş. Am fost la o prietenă, apoi am trecut pe la croitoreasă. Amândouă m-au ţinut de vorbă, încât nu ştiam cum să mai scap, a minţit ea. Sunt tare agasante.

În realitate Rodica respira prin toţi porii fericirea şi buna dispoziţie, dar viclenia era fără măsură. Pleoapele îi fremătau aidoma ca la pisici.

- O fi agasantă prietena, dar te-a adus acasă cu maşina aceea bej, dovadă că te respectă.

- Dar ce, nu am voie?

- Cum să nu ai? Cine este amantul tău? am întrebat-o direct. Era o întebare directă şi simplă pentru că şi stricăciunea ei era de o uimitoare simplitate.

Deşi păcatul ei era real, întrebarea mea a surprins-o şi a tresărit, obrajii s-au umplut de pete purpurii şi m-a privit chiorâş, cu ură. În gând mi-a stăruit o nouă întrebare, dar n-am mai rostit-o: „poate că are şi o doză de nevinovăţie în suflet, deşi simt că păcatul are rădăcini mai adânci. Să aştept răspunsul ei, mai întâi."

- Ei, ce zici?

- Şi dacă ar fi adevărat, ce ai face? am auzit-o.

- Este răspunsul tău sincer?

-Da, sincer. Am vrut să-ţi spun mai demult că nu te iubesc. Chiar m-am gândit odată: „Ce găseşti tu la mine de mă întreţii şi mă ocroteşti?" a continuat apoi pe un ton amar.

- Deci, nu mă iubeşti, poate nu m-ai iubit niciodată şi ai fost mânată doar de interes. Află că eu te-am iubit şi te-am adus de la ţară în oraş dorind să te fac doamnă, dar când am aflat că mă înşeli cu un bişniţar – care are bani – m-am întrebat: de ce mai trăiesc cu tine? O vreme am sperat că te vei linişti şi vei deveni femeie de casă şi am acceptat suferinţa şi umilinţa faptelor tale, deşi puteam să introduc acţiune de divorţ la judecătorie. Am amânat până la întoarcerea mea din acest voiaj, când am socotit necesar să discutăm amândoi în mod civilizat şi să ne despărţim în bună înţelegere.

Răspunsul tău m-a lămurit complet şi definitiv, încât o voi face mâine dimineaţă.

- Faci cum crezi. Mie îmi este indiferent cum vei proceda.

Ştiu ce trebuie să fac. Dragoste cu sila nu se face şi atunci îţi voi lăsa libertatea deplină să faci ce vrei, în loc să trăieşti cu silă, ca într-o temniţă.

Rodica a devenit bănuitoare şi încordată, întocmai ca marile feline înaintea executării saltului asupra prăzii pe care o urmărise. Fericirea care-i strălucise pe frunte ca o cunună de lauri când intrase în casă – îi dispăruse, fiind înlocuită cu îndrăzneala şi nepăsarea, semn că nu se speriase că eu aflaem de amantul bişniţar. Noua ei schimbare de atitudine mi-a adus aminte de un obicei al gospodinelor din satele noastre care atunci când o găină cade cloşcă şi nu are ouă pentru clocit, o bagă într-un vas plin cu apă rece şi-i trec căldurile.

Rodica era în călduri, dar am lăsat-o aşa.

- M-am înşelat amarnic atunci când m-am căsătorit cu tine, i-am spus eu. M-am gândit că fiind fată de la ţară, ajungând în oraş vei păstra înţelepciunea ţărancelor şi vei deveni o bună gospodină, o soţie credincioasă şi o mamă iubitoare pentru copiii noştri, dar tu ai exclus din viaţa ta toate acestea, te-ai adaptat repede la viaţa de oraş şi ai devenit o mare curvă, trepidând de plăceri viclene.

Cât de mult am greşit căsătorindu-mă cu tine! Mă mândream cu ideea că am luat o glorie a corectitudinii şi înţelepciunii. Luasem în căsătorie o fetişcană de la ţară din care speram să fac o doamnă pe care s-o duc în mijlocul colegilor mei navigatori, să le-o prezint şi să le spun că sunt fericit. Nu m-am gândit că Rodica îmi pune coarne când eu sunt pe mare, apoi îmi spune că nu mă iubeşte şi totul îi este indiferent. Când un om strigă de durere, trebuie să-l întrebi imediat ce îl doare? De ce strigă? Dacă îl întrebi peste două sau trei zile, o poţi face în zadar, omul s-a dus şi întrebarea ta nu mai are rost.

De la voi, femeile, te poţi aştepta la orice. Păcat de tine că ai decăzut atât de repede, devenind curvă de duzină.

- Dacă îţi convine, mi-a răspuns ea cu atâta nonşalanţă, indiferentă ca o floare de câmp legănată uşor de adierea brizei de dimineaţă.

Aş fi vrut s-o pedepsesc, dar i-am vorbit liniştit:

- Nu mi-am propus să te bat pentru infidelităţile tale, cum procedează unii bărbaţi înşelaţi de soţiile lor. Ar fi o faptă sub condiţia mea şi mi-aş încărca sufletul şi conştiinţa cu nişte fapte nedemne şi inutile. Eşti liberă să-ţi foloseşti trupul cu cine doreşti, dar începând de mâine dimineaţă vei părăsi această casă pentru totdeauna. Voi cere să fii citată la tine în sat pentru termenele de judecată.

Rodica tăcea, poate se gândea la ce avea de făcut în continuare.

- Până la urmă ai divorţat de ea? insist eu.

- Da. Mai întâi i-am reţinut cheile casei mele şi am chemat un taxi care s-o transporte la gară împreună cu două valize pline cu lucrurile ei personale.

Ne-am despărţit în condiţii civilizate ca oameni normali, doar ea a pufnit de câteva ori, arătând că este nemulţumită.

După plecarea ei am mers la avocat, care mi-a întocmit acţiunea de divorţ pe care am depus-o la Judecătoria Constanţa. La prima înfăţişare pentru conciliere, ne-am întâlnit amândoi în faţa judecătorului, unde am declarat că ne despărţim de bună voie deoarece nu ne mai înţelegem, nu avem copii împreună şi în final e vorba de nepotrivire de caracter; la a doua şedinţă de conciliere s-a prezentat avocatul meu – eu eram plecat în voiaj – iar apoi au urmat două şedinţe de judecată publice şi totul s-a terminat.

- Măi, Costică, eu cred că tu te-ai grăbit şi orice lucru făcut în pripă are, adesea, consecinţe neplăcute.

- De ce crezi asta? Ea mă înşeală, iar eu s-o întreţin în continuare? Am aflat faptele, ea le-a confirmat, adăugând că nu m-a iubit şi se miră de ce o întreţin. Am hotărât împreună să divorţăm şi am făcut-o, ca să scap de complicaţiile căsniciei şi de îndoielile mele, apoi să-mi trăiesc viaţa ca un om liber – la propriu. Numai aşa când mă aflu în voiaj, pe mare, pot fi liniştit, în pace şi lumină şi fără gânduri negre. M-am tot

analizat şi am ajuns la concluzia că indiferenţa faţă de cele ce te înconjoară te ajută să rămâi teafăr, pe când o căsnicie îţi aduce suferinţe şi umilinţe, mâhnire, toate sapă galerii în inimă. Aşa se explică situaţia oamenilor care nu-şi mai găsesc viaţa pe pământ cu niciun preţ. Numai că eu ...

- Aşteaptă puţin! l-am întrerupt eu. Pe mări şi oceane viaţa marinarului este mereu în pericol aşa cum te-ai convins şi tu de atâtea ori; sunt situaţii în care poate nu mai ajungi acasă.

Toţi navigatorii care sunt căsătoriţi au pretenţia ca soţiile lor să fie credincioase, bune gospodine şi mame bune pentru copiii lor. Ar trebui, totuşi, să ne gândim că şi ele sunt fiinţe umane şi au nişte nevoi, dorinţe sau cum vrei să le spui. Noi călătorim pe mare câte şase luni, uneori un an de absenţă de acasă. Ce să facem când ajungem acasă şi mai aflăm câte ceva care nu ne place? Să adunăm probe şi să introducem acţiune de divorţ sau să ne bucurăm de familie, de copii până la plecarea în următorul voiaj?

Nu le putem pretinde să poarte centuri de castitate ca pe vremea Romei Antice. Se poate ca unele să fie nerăbdătoare să ne vadă plecaţi pe mare, poate asta aşteaptă şi unii bărbaţi care le vânează, dar aşa ceva se întâmplă de când se preactică meseria de navigator în toată lumea.

Mai grav este atunci când soţia îşi găseşte un amant de care se îndrăgosteşte şi, când soţul este plecat pe mare, ei îi golesc casa de toate bunurile, iar la întoarcerea lui din voiaj nu mai găseşte nimic pe care să se aşeze şi să se odihnească.

Mai puţin vulnerabile sunt familiile în care există copii, pentru care mama lor, indiferent cum ştie să-şi rezolve alte probleme, simte responsabilitatea pentru creşterea şi educarea copiilor lor.

- Rodica a refuzat mereu să facă copii! spune Costică supărat.

- S-o lăsăm pe Rodica, de care ai divorţat şi să presupunem că te căsătoreşti cu alta – i-am spus eu. De unde poţi şti că şi cealaltă nu face la fel ca Rodica?

Dacă este tânără, va alerga şi ea după plăceri, aşa cum aleargă copiii după fluturi. Vei constata că majoritatea soţiilor de marinari se poartă frumos când ei se află acasă, străduindu-se să fie cât mai tandre, bune gospodine, cuminţi – unele chiar aşa sunt – abţinându-se de la rele, punând frâu la toate „nebuniile" pentru a nu se da de gol; vor suporta acel frâu, întocmai ca un mânz sălbatic, ţinut în ţarc la program de îmblânzire.

Acum să-ţi spun un secret: eu n-am întrebat-o niciodată pe soţia mea dacă şi cu cine are relaţii, că m-am bucurat că se îngrijeşte de casă şi de creşterea şi educarea copiilor – avem trei fete împreună – şi niciodată nu am avut ceva să-i reproşez.

- Ştiu ce vrei să spui, dar eu nu mai puteam suporta situaţia creată, a răspuns Costică. Iar când mi-a spus că nu mă iubeşte şi se întreabă de ce o întreţin, mi-a venit rău. Ce era să mai aştept de la ea? Îmi pare rău că mi-a spulberat orice speranţă cu care am pornit la drum în această căsnicie.

Eu am iubit-o, iar când eram pe mare, mă tot gândeam la ochii ei, la trupul ei, la clipele de dragoste pe care le petrecusem împreună cu ea şi abia aşteptam să mă întorc acasă din voiaj şi să fim în cuibul nostru. Dar ea l-a preferat pe bişniţar, pentru că pe mine nu mă iubea, aşa cum mi-a spus chiar ea atunci.

%

A urmat o pauză, care s-a prelungit cam mult, dar eu căutam o modalitate de a-l sfătui prietenește, cu căldură. Costică fixase privirea în tavanul cabinei şi tăcea, iar eu îl aşteptam să se liniştească. Deodată s-a ridicat în şezut şi m-a

privit drept în ochi; ochii lui înotau în lacrimi. I-a şters cu batista şi mi-a vorbit:

- Ai dreptate, şefule, în tot ce ai spus, dar n-am putut proceda altfel cu Rodica. Ea mi-a înşelat toate aşteptările. Viaţa noastră pe mare şi prin porturile lumii este mereu în pericol, iar noi ne pierdem vremea gândindu-ne că ne înşeală nevestele. Eu însumi am fost în pericol în urmă cu trei ani de zile în portul Marsillia. M-am despărţit de cei trei colegi în faţa unui restaurant şi am condus acasă o doamnă, la care am rămas noaptea, iar în zori am plecat la navă. În apropierea unui pod doi indivizi m-au oprit şi, cu cuţitele la vedere, mi-au cerut banii, ceasul şi haina de piele. Ştiam ce mă aştepta şi am ales fuga, bazându-mă pe tinereţea mea. Sub pod m-am oprit, am luat un pietroi şi m-am ascuns după un pilon, iar când a ajuns primul în dreptul meu l-am lovit în cap, crezând că cel de-al doilea se va opri să-i acorde ajutor, dar n-a fost aşa. El m-a urmărit până în port, înjurând şi strigând după ajutor. Era un haidamac de vreo 35 de ani, fioros.

Când s-au stins luminile, în zori, credeam că am scăpat de urmăritorul meu şi am sărit peste mai multe nave şi el tot în spatele meu. Vedeam nava noastră, dar până la ea erau vreo 80-90 m de apă, că pe uscat nu ştiam dacă pot ajunge.

De teamă am sărit în apa din bazin, aşa cum eram îmbrăcat, înotând până la lanţul ancorei din prova, de care m-am agăţat şi am urcat pe punte.

Putea să mă omoare hăidamacul.

- L-ai lovit rău pe cel de sub pod?

- Da. Am dat cu putere, de frică şi i-am auzit oasele capului trosnind.

- Vezi ce poate păţi marinarul care umblă singur? Dacă eraţi toţi patru nu aveau curaj să atace.

- Am mers în grup, dar nu-i puteam lua şi acasă la femeia pe care o „agăţasem", răspunde Costică.

%

A urmat o pauză mai scurtă, continuă AF, prilej cu care l-am privit pe Costică cu multă încredere pentru că devenise mai coerent în explicaţii şi aproba cele ce i-am spus.

Mă gândeam să-l las să se odihnească mai mult şi să-şi revină, iar în serviciul de cart să intre abia în dimineaţa următoare. L-am întrebat:

- Mai ştii ceva despre Rodica? Te-ai mai întâlnit cu ea?

- Da, o singură dată, vara trecută, în faţa cinematografului Progresul de pe Ştefan cel Mare. Avea o faţă ofilită, dar toată era mascată de mult fard din ochi îi scăpărau scântei vinovate. Am salutat-o şi am schimbat cu ea câteva fraze în stradă. Ea m-a oprit să mă întrebe de sănătate:

- Ce mai faci? m-a întrebat ea aproape în şoaptă.

- Foarte bine! am minţit eu.

- Mă bucur pentru tine. Te-ai mai căsătorit?

- Nu. De ce aş face-o, după papara pe care mi-ai servit-o tu? De data aceasta voi fi mai pragmatic şi voi acţiona cu prudenţă. Tu ce faci? Te grăbeşti să mergi undeva?

- Nu merg nicăieri, doar mă plimbam puţin.

- Îţi propun să intrăm undeva să luăm cina împreună. Abia mai discutăm câte ceva. De acord?

- De acord! a răspuns Rodica.

Uitasem că ar fi trebuit să fiu supărat pe ea pentru cele ce îmi făcuse. Am intrat în restaurantul Continental unde am stat de vorbă şi am mâncat câte o friptură şi am băut un litru de vin franţuzesc. Rodica era flămândă şi a mâncat tot ce a adus chelnerul, ştergând, în final, farfuria cu miez de pâine. I-am atras atenţia, în şoaptă:

- Nu mai şterge farfuria, că te văd ceilalţi meseni! Dacă îţi este foame, mai comand încă o friptură.

- Mulţumesc, dar este suficient! a răspuns ea ruşinată de observaţia mea.

- Cu ce te mai ocupi? am întrebat-o eu.

- Lucrez la o croitorie în oraşul Medgidia şi locuiesc la o gazdă, dar duminica merg acasă, la mama, care este singură şi se descurcă greu.

Îi citeam suferinţa pe faţă, deşi ea îmi zâmbea forţat, încercând s-o ascundă; evita să mă privească direct, lăsându-şi privirea pe faţa de masă, ca să nu-i văd ochii trişti, care semănau cu o grădină toamna, acoperită de frunze căzute din copaci.

- Mă bucur mult că ne-am întâlnit, a spus ea zâmbindu-mi, dar simt că m-am cam ameţit puţin.

- Şi eu mă bucur. Îţi vei reveni când vom ieşi afară în aerul proaspăt. Aici este şi puţin fum de ţigară, iar vinul este foarte bun, deşi parşiv uneori şi se urcă la cap. Nu trebuie să te plângi, că eşti tânără, încă.

- Mi-a cam trecut tinereţea, când visam ...

- Mergem? am întrebat-o eu ca s-o scot din visare.

- Mergem! mi-a răspuns ea ridicându-se încet de pe scaun şi am condus-o afară din local, uitându-mă spre staţia de taxi.

- Tu pleci la gară. Să te conduc până acolo cu taxi?

- Dacă aşa vrei tu, este foarte bine.

După tonul cu care mi-a răspuns am tras concluzia că Rodica spera s-o invit acasă la mine, dar m-am prefăcut că n-am înţeles aluzia, am urcat amândoi în taxi şi am condus-o la tren, unde ne-am despărţit, iar de atunci nu am mai văzut-o, a spus Costică, rămânând pe gânduri. Nu l-am mai întrebat nimic. Am ieşit din cabina lui, gândindu-mă că asemenea stări depresive se abat asupra echipajului din cauza călătoriilor prea lungi pe mare, staţionări agasante prin diferite porturi sau în rada exterioară a acestora, trecerea navei prin furtuni

năprasnice şi traiul zilnic în spaţii limitate pe perioada marşului, etc; oamenii obosesc, devin nervoşi, se gândesc la familiile lor rămase acasă despre care nu au ştiri.

%

- Într-o seară – reia AF povestirea – pe 30 decembrie, mă aflam în sala maşinilor împreună cu echipa aflată în serviciul de cart, cu care discutam problema motorinei care tot ne înfunda filtrele şi injectoarele, fiind plină de impurităţi.

Trecuse de miezul nopţii. Deodată nava a început să se legene, din ce în ce mai tare pe valuri, apoi totul s-a transformat în ruliu şi tangaj, din ce în ce mai intense.

- Cred că am intrat în centrul unei furtuni, îmi spune ofiţerul mecanic, îngrijorat de ce va urma.

- Închideţi şpiraiurile şi celelalte guri de aerisire! le-am spus eu, după care am urcat pe covertă pentru a fi aproape de cabina de comandă, în cazul că este nevoie să particip la discuţia cu comandantul navei, în vederea luării unor măsuri de protecţie a mărfii transportate şi a echipajului. Afară se dezlănţuise furtuna şi nava noastră era înconjurată de valuri înalte care semănau cu nişte ziduri din tablă zincată, ale căror forme înspumate se ridicau până la înălţimea suprastructurilor ameninţătoare ca nişte stânci ascuţite din cremene.

În noaptea neagră ca smoala, oceanul Indian gemea din greu scoţând la suprafaţa apei toată răutatea lui; vântul năprasnic care sufla din toate părţile se repezea cu forţe herculiene spre nava noastră, izbind-o ritmic cu valuri gigantice din ambele părţi, ca nişte berbece, apoi urcau pe puntea principală, măturând totul în cale.

Nava gemea, scârţâia din toate încheieturile, trosnea şi vibra la toate loviturile primite, dar continua să înainteze printre valurile înalte.

Am urcat pe scara care duce la cabina de comandă, după ce un val răzleţ m-a udat bine. Acolo ardeau numai lămpile de noapte cu lumina lor galbenă, filtrată de abajurul lor plisat. L-am găsit pe comandant care discuta cu ofiţerul secund şi timonierul de serviciu.

Vântul se înteţise şi fluiera a pustiu. De pe punte ajungeau până în cabina de comandă zgomote metalice, scârţâit de sârme, fiare îndoite, obiecte căzute, etc.

În Oceanul Indian furtunile sunt năprasnice când se dezlănţuie „Fiara din adâncuri". Ea îl face pe om să se simtă ca un grăunte de nisip în acel univers ostil, fiind nevoit să înfrunte singur înfiorătoarele talazuri înalte de zeci de metri, însoţite de bezna nopţii care îl izolează în necunoscut şi să se lupte pentru a se strecura printre valuri ca printre pereţii unor stânci enorme.

- Vezi cât de jos au coborât norii?! îmi atrage atenţia comandantul, privind cerul smolit.

- Da, nu se vede nimic, nici cerul, nici stelele sau luna, i-am răspuns eu, uitându-mă cu teamă la valurile înalte care se ridicau mai sus de înălţimea cabinei de comandă, iar vântul le izbea pe acoperiş, de unde se auzeau căzând cu zgomote. Nava trecea prin ruliuri şi tangaje periculoase, iar uneori prova acesteia se afunda sub valuri, de unde revenea la suprafaţă gemând şi scârţâind sub povara greutăţii mărfii, dar şi a valurilor.

Motoarele trăgeau din greu, iar când elicile ieşeau din apă, sarcina se uşura şi motoarele îşi creşteau turaţia, învârtindu-se în gol.

Bătut de vânturi şi de stihia valurilor care vâjâiau din toate părţile, dând naştere unui concert de urlete sinistre, imensul vapor trosnea din toate încheieturile şi continua să lupte din greu cu stihia dezlănţuită pe întinderea nemărginită de apă, unde nu vedeam nimic şi nu speram la niciun ajutor, fiind singuri în noapte. Din cauza furtunii, nava noastră deviase de la

drumul stabilit, mergând cu câteva mile marine mai spre nord şi comandantul era îngrijorat. Ruta nu era comercială.

Cu excepţia membrilor de echipaj care asigurau serviciul de cart, toţi ceilalţi se adunaseră în careul ofiţerilor, echipaţi cu centuri de salvare şi aşteptau ordine.

Aşteptam zorile, care nu mai veneau; abia pe la orele zece cerul s-a mai luminat, o lumină ca oţelul, care alterna cu porţiuni cu o ceaţă densă şi rece, aproape îngheţată, iar întunericul revenea, ca răsuflarea unui om bolnav, care se lupta cu viaţa înainte de a-şi da ultima suflare.

Treptat cerul s-a eliberat de norii fioroşi şi prin spărtura lor şi-au făcut apariţia raze timide de soare. Abia către prânz atmosfera s-a degajat de nebulozitate, devenind limpede şi pură, dar aerul era rece.

Apa s-a liniştit şi ea din frământare, devenind uşor vălurită, încât se oglindeau razele soarelui în luciul ei.

Am coborât pe covertă şi am mers la pupa să privesc siajul lăsat de elicele care împingeau nava înainte. Eram mulţumit de cele ce vedeam şi inima mea şi-a făcut prezentă credinţa care m-a îndrumat să-i trimit lui Dumnezeu o rugăciune de mulţumire pentru că ne-a ajutat să scăpăm din acea furtună şi ne-a dăruit o nouă zi.

Comandantul a corectat direcţia navei, care a revenit la direcţia anterioară de marş

La ora 14°° bucătarul a anunţat că masa este pregătită, dar vom mânca hrană rece, deoarece furtuna l-a împiedicat să gătească. După masă, am mers toţi în cabinele noastre să remediem, pe cât era posibil, stricăciunile produse de furtună, apoi am fixat pentru acea zi, durata orelor de cart mai scurtă (două ore), iar ceilalţi s-au odihnit două ore, apoi au ieşit să cureţe punţile şi să remedieze stricăciunile de pe covertă – guri de aerisire rupte, îndoite, etc, apoi două zile am stat în derivă

pentru a executa unele reparaţii la un piston şi la pompa de apă, la răcire.

Au urmat câteva zile şi nopţi liniştite şi totul pe navă se desfăşura în ordine, conform programului stabilit. Câţiva membri ai echipajului care abia ieşiseră din serviciul de cart şi-au scos undiţele şi s-au aşezat în diferite puncte ale navei să pescuiască. Ne apropiam de portul „Elisabeta", dar mai înainte am trecut pe lângă un atol, format din mai multe insuliţe din apropierea ecuatorului, în jurul cărora era multă mişcare: grupuri numeroase de foci se odihneau la soare pe nisip şi altele îşi căutau hrana în apele oceanului, mediul lor în care se simţeau cel mai bine, înotând şi jucându-se sau scufundându-se după hrană, după care se întorceau pe nisipul de unde au plecat, încercând să scape de atacul balenelor ucigaşe (orca) sau de rechinii înfometaţi care le pândeau.

În apropierea navei noastre am văzut înotând rechini, care priveau spre noi aşteptând hrană, ca nişte câini înfometaţi. Cu secole în urmă asemenea rechini urmăreau corăbiile dinspre Africa spre America, pline cu sclavi şi le însoţeau pe distanţe lungi. Se obişnuiseră să li se arunce în mare sclavii care mureau la bordul lor din diferite motive. Azi sunt întâlniţi şi în locurile unde se găsesc balene moarte sau după un ospăţ al caşaloţilor care au atacat cârduri de delfini sau chiar de rechini.

Privind apa adâncă a oceanului, mă întrebam, în gând: „Ce-o fi în bezna aceea din fundul lui? Probabil sunt nave scufundate, cu nume celebre şi încărcături preţioase: aur, nestemate şi alte bogăţii, precum şi unele dorinţe şi speranţe omeneşti neîmpărtăşite".

Am intrat în sala maşinilor ca să mă conving dacă totul este în regulă, iar după vreo oră şi jumătate am urcat, din nou, pe covertă. Acolo se petrecea un adevărat spectacol: colegii noştri prinseseră câteva bucăţi mari de dorade (un peşte gras) şi trei rechini tineri, de 5-8 kg; rechinii mai mari erau grei şi gura

lor nu-i putea susţine la ridicarea la bord; cădeau în apă, unde sângele scurs din gura ce se rupea, atrăgea alţi rechini care îi mâncau pe cei răniţi.

- Ia uite-i cum vin grămadă! Trage şi tu! Ah!, mi-a scăpat, dar a rămas o bucată de carne în undiţă.

- Era rechin, măi! Era prea mare şi greu, încât nu a rezistat gura. Vezi ce învălmăşală este în apă? Parcă fierbe. Ceilalţi rechini au simţit sânge şi îl mănâncă.

- Vezi câţi pescăruşi s-au adunat? Toţi se luptă pentru o bucată de carne de peşte, ca şi rândunicile de mare.

Aurel Fotescu tace o vreme, apoi mă întreabă:

- Tu ai citit cartea Moby Dyck?

- Da, de mult. Eram prin clasa a VII-a. autorul parcă era Herman Melville, care a descris excelent Balena Albă, pe care a urmărit-o aproape prin toate mările împreună cu echipajul corabiei. În carte era vorba şi de caşaloţi cu cocoaşă, balena dreaptă, balena albastră, rechini, delfini şi marsuini.

- Ce am văzut noi în 1973 erau caşaloţi cu spatele negru şi cocoaşă mare. Se spune că toată forţa caşalotului stă în cocoaşa lui. Ei înoată în grup de 10 bucăţi.

- Eu am înţeles din carte că balenele şi rechinii au sânge cald şi plămâni, pe când ceilalţi peşti au sângele rece şi produc icre; primii nasc pui vii care sug lapte matern.

- Da, aşa ştiu şi eu.

- Odată am citit o lucrare ce se referea la mitologia greacă. Acolo se spunea că Perseu, fiul lui –Jupiter a fost primul pescar, vânător de balene. Este o poveste cu acel Perseu şi Andromeda, fiica unui rege, care a fost legată de stâncă pe malul mării, iar o balenă a venit s-o răpească şi să fugă cu ea, dar Perseu a răpus monstrul şi a salvat-o pe Andromeda, cu care s-a căsătorit.

- Eu am mai văzut o vânătoare de balene în 1981, când ne întorceam cu nava de la Osaka – Japonia. După ce am trecut

de Singapore, am intrat în strâmtoarea Malacca, îndreptându-ne spre sud, urmând să ajungem în Sry-Lanca să luăm marfă, dar când am ajuns aproape de Capul Cockatoo, aproape de coasta sudică a insulei Sumatra, am întâlnit o balenieră care vâna balene şi caşaloţi în grupuri mari. Riposta caşaloţilor la nava de vânătoare a fost năprasnică, încât am fost nevoiţi să-i ocolim la câteva mile marine depărtare. Caşaloţii au o respiraţie greoaie, iar jetul aruncat de ei în aer este acid, otrăvitor şi lovesc cu coada destul de puternic; au un creier mic cât o nucă.

Aşa se explica „fierberea" apei din jurul navei noastre şi ţipetele stridente ale pescăruşilor şi rândunicilor de mare, care se hrăneau cu resturile festinului celor dintâi, ce pluteau la suprafaţă.

Nava noastră înainta fără probleme spre Cape Town. Priveam dealurile înverzite de pe malul sud-african şi mă bucuram că scăpaserăm din „iadul" în care ne târâse furtuna aproape 24 ore. Când am trecut şi de Cape Town, ocolind extremitatea sudică a coastei Republicii Sud Africane, ieşind astfel din cotul pe care îl face Oceanul Atlantic în drumul său spre Oceanul Indian, spre Est, am căutat portul Dakar, reperul pe care îl caută orice navă care urmează să navige pe coasta vestică a continentului african.

Peste câteva zile am trecut prin dreptul Namibiei, apoi am tăiat golful Guineei pentru a economisi timp şi a scurta distanţa. Vremea era frumoasă şi ne avantaja la drum, doar un vânt slab ne-a mai suflat dinspre Nord, încât valurile nu depăşeau doi metri în înălţime.

Când ne-am apropiat de portul Abjidjan (Coasta de Fildeş) au început să se adune pe cer nori negri de furtună şi ploi, iar până spre seară s-a întunecat totul în jur şi s-a dezlănţuit furtuna, la început cu ploaie şi vânt, apoi cu valuri înalte, încât nu se mai vedea uscatul. Norii coborau şi ei până aproape de suprafaţa apei.

Noaptea a fost îngrozitoare, valurile şi vântul au făcut ca viteza de marş să scadă până aproape de zero.

Din compartimentul maşini am primit telefon în cabina de comandă a navei – îi anunţasem că mă aflu acolo – că avem o defecţiune gravă la motor şi mă aşteaptă pentru a hotărâ ce trebuie făcut.

Am transmis situaţia comandantului, apoi am coborât în sala maşinilor, unde am constatat că la un piston este o bătaie suspectă şi un injector înfundat.

Vremea era capricioasă şi nu puteam remedia defecţiunile în poziţia „în derivă" de aceea am propus comandantului navei să cerem permisiunea autorităţii Portuare din portul Abidjan să ne adăpostim în radă până trece furtuna şi remediem defecţiunile.

Am reuşit să ancorăm în golful Abidjan, unde am demontat chiuloasa şi am găsit o supapă de evacuare arsă şi un injector înfundat, pe care le-am înlocuit în aceeaşi noapte, dar am rămas la adăpost până dimineaţa, când furtuna s-a potolit, iar noi am reluat marşul spre casă.

Peste câteva zile am trecut şi de portul Dakar (Senegal), iar în următoarele zile, pe o mare calmă, am ancorat în portul Las-Palmas, pentru a ne împrospăta proviziile de apă, alimente şi combustibili.

Până dimineaţa nu am putut obţine nimic, abia a doua zi am rezolvat acea problemă de aprovizionare.

Dimineaţa când am ieşit pe covertă, am observat că s-a schimbat culoarea cabinei de comandă, pe care eu o ştiam albă. Am pipăit-o şi am constatat că pe pereţi era lipit un praf fin de nisip adus de vânt din pustiul Saharei, care suflase toată noaptea de pe continent. Mergând pe punte, am găsit peşti morţi. Era isprava alizeelor, acele vânturi locale care bat dinspre uscat spre ocean.

După amiază am ieşit din Las-Palmas şi am pus de drum spre strâmtoarea Gibraltar, unde am ajuns a doua zi şi, trecând printre „Stâlpii lui Hercule", am intrat în marea mediterană, unde vântul a scăzut în intensitate, iar viteza navei a sporit.

În apropierea Capului Bon (Tunisia) a început un vânt tăios, suflând în rafale dinspre nord-estul Europei. La început ne-am bucurat pentru că, suflând din pupa, ne uşura deplasarea, dar când ne-am apropiat de caput Matapan, vântul sufla din tote direcţiile şi ridica nişte valuri înalte şi periculoase ca în golful Biscaya, existent în N-V Europei, pe malul francez. (zona este denumită de marinari *Biskaya Mediteranei*)

Furtuna ne-a chinuit mult, iar valul era permanent pe puntea principală şi nu dădea semne să se potolească, încât comandantul a hotărât să căutăm un adăpost; la capul Maleea – din sudul Arhipelagului Peloponez (Grecia), am intrat la adăpost şi am ancorat, rămânând în ancoră până în zorii următoarei zile.

Şedeam în cabina de comandă de vorbă cu Comandantul şi priveam cu binoclul valurile înalte din Marea Egee, care se zbuciumau, lovindu-se de stâncile din apropiere, de unde se întorceau în talazuri înspumate.

Am continuat marşul pe o vreme mai liniştită şi a doua zi după amiază treceam prin dreptul insulelor Tenedos şi Kios, apoi am intrat în strâmtoarea Dardanele. Acolo nu mai bătea vântul, dar am trecut printr-o pânză de ceaţă, care a durat circa 20 de minute, apoi când am ajuns în Galipolli, ne-a zâmbit soarele, cam timid.

Galipolli este locul pe unde în anul 1300 d Hr. turcii au pătruns cu armatele lor în Europa, unde au rămas până astăzi. Acolo există şi un cimitir foarte bine îngrijit, datând din primul Război Mondial, unde sunt îngropaţi militarii englezi şi francezi.

Deşi era primăvară – început de martie 1974 – soarele încălzea şi mângâia crucile pe care stau scrise datele de identificare ale celor ce au căzut pe aceste pământuri, departe de patria lor.

Mă gândesc că au trecut aproape şase luni de când am plecat din portul Constanţa şi mi se părea că a trecut o viaţă.

Trecând prim Marea Marmara şi până la ieşirea din strâmtoarea Bosfor nu ne-am oprit deloc, în afară de controlul naval obişnuit. Astfel că, după ce am trecut de farul Anadolu, am pus de drum spre Constanţa. Dar n-a durat prea multă vreme şi nava a fost luată în primire de un vânt tăios dinspre nord-est, care ridica valuri de înălţime medie. Marea Neagră ne primea cu ostilitate şi de această dată, însă pe măsură ce ne apropiam de casă agitaţia ei a scăzut, iar când s-a aşternut înserarea peste apă a stat şi vântul, dar a început să plouă – era mai mult o burniţă, care ne-a însoţit până la ora 22[1°] când am ajuns în rada exterioară a portului Constanţa unde am ancorat.

Ştiam că nu vom intra în port până a doua zi, dar am mâncat liniştiţi, apoi ne-am culcat cu gândul că „suntem din nou acasă"

- Aşa spuneţi toţi? l-am întrebat eu.

- Da. Toţi ne bucurăm când ne întoarcem acasă pentru că orice călătorie pe mare este primejdioasă, iar primejdia este permanentă, termini o călătorie, stai câteva săptămâni acasă cât durează descărcarea mărfurilor aduse, apoi încărcarea altora pentru export, apoi porneşti din nou în următoarea călătorie.

Peste navă oricând poate trece o furtună năprasnică, care o poate trimite în fundul mării, aşa cum s-a mai întâmplat, iar echipajul ei poate să nu se mai întoarcă acasă, vii sau morţi. Eu am văzut în realitate furtuni devastatoare, care încercau să despice „iadul" în care să arunce nava, cu echipaj cu tot, în marele haos, fără întoarcere.

În cărţi mai sunt şi poveşti să nu se sperie cei ce citesc, dar realitatea este dureroasă uneori.

II
India – Ţara musonilor şi templelor

Lipsisem din Constanţa mai mult de unsprezece ani de zile, perioadă în care fusesem trimis de instituţia în care lucram să activez în alte localităţi din ţară.

Nu mai ştiam nimic despre Aurel Fotescu deoarece veneam rar la Constanţa şi n-am avut prilejul să-l întâlnesc. Dar în iunie 1979 am revenit cu serviciul acasă şi am aflat că locuim amândoi în acelaşi bloc de locuinţe din cartierul Tomis Nord, el la scara A, iar eu la scara B, ceea ce a fost o mare surpriză pentru amândoi.

De atunci am păstrat legătura şi am depănat amintiri din copilăria şi adolescenţa noastră, apoi din viaţa de oameni maturi şi familişti, aşa cum voi menţiona şi în prezenta lucrare.

Eu eram avid să aflu date şi fapte despre viaţa pe mare, deoarece mă legasem de această profesie nobilă încă din perioada Şcolii Madii Tehnice de Marină (SMTM) iar activitatea mea pe nave a fost scurtă, ajungând să lucrez într-o altă instituţie. La fiecare întâlnire cu el îl întrebam:

- Pe unde ai mai călătorit cu nava? Ce porturi ai mai văzut? Cum este viaţa oamenilor pe alte meridiane ale globului pământesc? Povesteşte-mi! insistam eu.

Aurel încerca să evite astfel de discuţii la început, spunând că sunt prea multe de povestit, dar, în final, îmi povestea fapte şi întâmplări din cursa din care tocmai se întorsese, la 23 septembrie 1983.

- Ai fost în India? l-am întrebat eu.

- Da, am fost de două ori: la Calcuta în 1978 şi la Bombay (Mumbay) de unde m-am întors la sfârşitul lunii acesteia.

- Te rog să-mi povesteşti, chiar şi mai concentrat!

- Bine. Îţi voi povesti câteva fapte de viaţă din Bombay şi din zona Oceanului Indian, dar şi o poveste de viaţă cu un român de-al nostru stabilit în India de 24 de ani de zile, un rătăcit al sorţii, care moare de dorul de România. Pe mine m-au impresionat toate poveştile de viaţă ale acelui bărbat aflat la vârsta de 50 de ani.

%

- În luna mai 1983 – îşi începe AF istorisirea – eram şef mecanic pe nava „Curtea de Argeş", avându-l comandant pe Gabriel Bondoc şi căpitan secund pe unul Voiculescu. Nu-i ştii tu pentru că ei n-au făcut şcoala cu noi, dar eu m-am înţeles destul de bine cu ei.

Gabriel Bondoc era un bărbat serios, care îşi cunoştea bine meseria, iar pe navă dădea ordine scurte, precise şi lua hotărâri prompte, bine chibzuite, încât nu greşea niciodată. Întotdeauna când nava trecea prin zone bântuite de furtuni, el era la datorie în cabina de comandă a navei – ziua sau noaptea – dirijând acţiunile echipajului, până când depăşeam zona periculoasă.

În concepţia mea acest om făcea parte din categoria oamenilor binecuvântaţi de Dumnezeu, ale căror înfăţişare , farmec şi vitalitate uşurau viaţa, făcând-o să pară mai luminoasă, mai veselă şi mai agreabilă.

Cu mine pe navă era ambarcat şi Petrişor Ilarie, fost coleg de şcoală cu noi.

- Îl cunosc bine pe Ilarie. Era în anul III când eu eram în anul II de studii la SMTM, un tip blond, înalt şi slăbuţ, pe care nu l-am mai întâlnit din 1955.

- Aşa este. Dar ce nu ştii tu este că Ilarie s-a căsătorit cu sora mea, Eugenia şi suntem cumnaţi.

Deci, pe data de 11 mai 1983 am plecat din Constanţa pe la ora 2°°, într-o miercuri, cu nava încărcată cu ţevi şi tablă de aluminiu spre India, cu destinaţia în portul Mumbay, iar din India urma să ne întoarcem cu orez, ceai, mirodenii şi latex (cauciuc natural).

A doua zi pe la ora 10°° am ajuns la intrarea în strâmtoarea Bosfor, în dreptul farului de la Anadolu (Turci), unde am aşteptat sosirea pilotului turc, care ne-a trecut prin strâmtoare, până la Istambul.

Pe atunci nu se terminase construcţia celor două poduri care traversează canalul Bosfor, din care cauză trecerea se făcea greu, zona fiind aglomerată cu navele aflate în trecere sau în ancoră, la care se adaugă şi un număr mare de pescadoare şi ambarcaţiuni mai mici, existând un potenţial pericol de abordaje.

Când am ajuns la Istambul, pilotul turc a coborât iar nava noastră şi-a continuat marşul spre strâmtoarea Dardanele, trecând, fără oprire prin Marea Marmara.

Canalul Bosfor udă cele două continente vecine – Asia şi Europa – pe cele două maluri existând localităţi care aparţin Turciei, în care poţi vedea multe contraste: coexistă laolaltă vile somptuase şi blocuri de locuinţe, împreună cu alte case modeste, mici şi sărăcăcioase, unele fiind chiar bordeie, iar pe străzile din unele localităţi se găsesc străzi (uliţe) înguste, năpădite de murdărie şi mirosuri înţepătoare care se degajă din canalele de suprafaţă; pe uliţe vezi copii murdari, umblând goi şi cerşind, câini vagabonzi, etc.

Am ieşit din strâmtoare în cursul nopţii şi când am ajuns în Marea Egee, mijeau zorile, chiar în momentul când treceam pe lângă Capul Baba.

Spre seară ocoleam, deja, insula Skyros prin partea de sud-vest, iar toată noaptea am navigat în preajma insulelor Keos, Termia, Serifos şi Milos, pe care le-am depăşit a doua zi, când am pus direcţia navei spre Egipt. Navigând pe coasta vestică a Egiptului, prin Marea Mediterană care era destul de calmă, la răsăritul soarelui am ieşit pe puntea principală – cum făceam de obicei – pentru a-l saluta şi să respir aerul proaspăt al dimineţii.

Pe catargul principal am văzut doi porumbei voiajori cu penajul gri şi gulere vişinii, cărora noi le spuneam în copilărie porumbei guţani, care se odihneau. După ce s-au odihnit s-au înălţat în aer, îndreptându-se spre sud; le-am urmărit zborul până când nu i-am mai putut distinge în azurul cerului limpede luminat de soare.

Marea era liniştită şi am avut parte de o vreme frumoasă până când am ajuns la Port Said (Egipt) în zilele următoare, unde am ancorat în vederea pregătirii şi aşteptării să ne vină rândul să intrăm în Canalul Suez. Am primit număr de ordine abia a doua zi.

- Observi ce mamă bună poate fi marea când este liniştită? Astăzi este la fel ca o mamă bună şi primitoare, care nu şi-a văzut fiii de prea multă vreme, îmi şopteşte comandantul, care tocmai coborâse din cabina de comandă.

- Aşa a fost tot drumul, de la Dardanele până aici, i-am răspuns eu, continuând să privesc spre navele care ancorau în apropierea noastră.

- Dar tu de ce te-ai sculat atât de dimineaţă?

- Nu mai puteam să dorm şi am ieşit pe punte dorind să salut răsăritul de soare, iar până acum m-am amuzat de salturile

pe deasupra apei a unor peşti drăgălaşi, care se urmăreau unii pe alţii.

Când eram pe lângă malul egiptean, ieri, am observat doi delfini care înotau în prova navei noastre şi după ce au executat dansul lor acrobatic, şi-au frecat trupurile de coca navei câteva minute, apoi au plecat.

- Toţi delfinii fac la fel, prin frecarea de corpul navei urmăresc să se cureţe de alge şi alte vietăţi care li se lipesc de trup; uneori şi rechinii preocedează astfel.

Ce zici, ne ajunge motorina până la Bombay?

- Da, dar dacă găsim la Suez, completăm tot necearul, apoi continuăm marşul.

- Nostromul spune că pompa pentru spălarea covertei este defectă, la fel ca şi caldarina şi nu există apă caldă la bucătărie, spălător şi duşuri, mă anunţă comandantul.

- Voi lua măsuri de remediere, imediat ce nava va relua marşul. La Suez am nevoie de toţi de la maşini ca să primim la bord motorina, păcura şi apa potabilă, apoi vom trece la reparaţii, cu excepţia celor aflaţi în serviciul de cart.

- Foarte bine! Acum să fie toţi atenţi la manevre când vom intra în convoi pe canal! mai adaugă el, pornind spre cabina sa, pe scări. Avem numărul 12.

A doua zi, pe la prânz, a început să se formeze convoiul şi navele aflate în bazin s-au înşirat pe canal la distanţele stabilite prin regulament şi la semnalul dat, au pornit spre Suez, cu viteză redusă. Avem vreme să privim peisajul de pe maluri şi localităţile. Dacă în babord malul egiptean are orăşele, sate şi oaze de verdeaţă cu palmieri înalţi, în tribord (în stânga noastră) Sinaiul nisipos doarme sub soarele torid. Este locul pe unde şi-a purtat paşii Moise, conducătorul poporului israelit la întoarcerea din exilul din Egipt.

Totul, pe distanţe mari se vede ca un deşert – o întindere nesfârşită de nisip fierbinte; soarele încinge şi corpul de tablă al

navei noastre, iar în cabina de comandă aerul este cald, încât se respiră greu. Pilotul egiptean ne întrebaă dacă avem aer condiţionat, iar comandantul îi răspunde: „Avem, dar ni s-a terminat freonul, poate vom reuşi să găsim la Bombay când vom ajunge acolo". Nici pe puntea navei nu se vede mişcare, tabla încinsă frige la tălpi.

Când ne-am apropiat de Ismailia, am observat că din dunele de nisip cenuşiu sau galben, ieşeau aburi din cauza razelor soarelui care cădeau vertical pe sol, înfierbântâdu-l; din loc în loc se văd nişte stânci colţuroase de culoare violetă şi maronie, iar cerul de deasupra lor a căpătat o culoare ce seamănă cu cea a cafelei cu lapte. Totul în jur este mort, un sol nisipos fără viaţă.

După ce am trecut de punctul Ismailia, alunecând uşor spre Suez pe lângă un grup de epave, care zac în apa caldă a unui golfuleţ, pline de rugină şi obligă navele din convoi să le ocolească.

Pe malul stâng vedem un obelisc pe care sunt înscrise multe nume de eroi din războaiele pe care le-a dus Egiptul în anii care au trecut.

Mai jos, ca din senin, s-a pornit o furtună de nisip, adus din deşertul Sahara, care reducea vizibilitatea pe canal, dar n-a ţinut mult, rămânând în urmă.

Am ajuns în golful Suez şi am ancorat pentru a ambarca apa şi combustibilii pentru navă, dar şi pentru remedierea defecţiunilor despre care am discutat cu comandantul navei.

Abia a doua zi, după prânz, am reluat marşul, trecând prin Marea Roşie, prin strâmtoarea Bab-El-Mandeb, timp de două zile, după care am ieşit prin golful Aden (cornul Gardafui) în Oceanul Indian.

În Marea Roşie a fost foarte cald, iar noaptea, o parte dintre membrii echipajului au dormit pe punte, folosind nişte saltele improvizate.

... Urmăream siajul lăsat în urma navei de elicile celor două motoare, paralele, care se întâlneau cu nişte valuri mici, înspumate şi formau pe suprafaţa apei un fel de solzi ca de peşte, în care razele soarelui cald desena mii de sori coloraţi arămiu.

Părăsind golful Aden am intrat în apele Oceanului Indian, punând nava pe direcţia insulei Socotra. Aici am scăpat de pescăruşii de talie mică cu cozile scurte care planau pe deasupra apei, cerşind mâncare, până când nu se mai vedea farul de la Perim, care clipea ritmic în urma noastră ca o părere de rău.

În ocean am dat de un vânt răcoros, după atâtea zile în care căldura ne-a fiert la propriu.

Trecând prin nord-vestul Insulei Socotra, priveam spre grupul de stânci ascuţite, care coborau vertical în apă şi mă gândeam: „Ce departe suntem de Constanţa! Cine ştie când vom ajunge acasă" şi m-a cuprins o melancolie inexplicabilă, care mă lovea câteodată, ca în primul an când m-am îmbarcat pe navă.

M-a scos din visare un coleg de la punte, care se aşezase la pupa pe un colac de parâmă, rezemat cu spatele de parapet şi cânta la chitară cântecul „Caravana", din care nu am putut reţine decât: „*A trecut o caravană înspre-al soarelui apus*

Şi iubirea mea sărmana în deşert cu ea s-a dus"

Socotra este o insulă a cărei înălţime nu depăşeşte 400 m. Este de culoare galbenă şi seamănă cu o catedrală gotică, cu turnuri şi creneluri; din cauza evaporaţiei la suprafaţa oceanului, care a căpătat o culoare rozie şi o înconjoară din toate părţile ca o ceaţă, nu prea se vede, iar comandantul hotărăşte să fie ocolită mai la distanţă.

Ieşind în largul Oceanului Indian constatăm că apele sunt liniştite, iar înserarea coboară ca o binefacere peste acea

întindere. Treptat se înnoptează, iar pe cerul întunecat apare, mai întâi, luceafărul de noapte – o stea singuratică, dar destul de luminoasă – apoi covorul de stele care împodobesc tot cerul.

În liniştea ce ne înconjoară, nu se aude decât duduitul motoarelor şi fâşâitul apei pe lângă corpul navei noastre care înaintează în noapte, fără incidente.

Motoarele şi apa înspumată din siajul de la pupa îşi unesc vocile care sună melodios, ca un cântec de leagăn în mintea mea.

De câteva zile navigăm singuri pe ocean, ca pe o întindere fără limite şi nu ne-am întâlnit cu nicio navă. Deodată simt o oboseală în oase şi cobor în sala maşinilor unde este în serviciul de cart ajutorul meu, Sergiu Bumbăcaru, împreună cu un motorist şi un asistent la aparatura de pe tablou.

Mă încredinţez că acolo totul este în ordine şi îl anunţ pe ajutor că merg în cabină să mă odihnesc puţin, după care părăsesc sala maşinilor.

Nu pot adormi imediat. Gândul îmi aleargă acasă, la soţie şi la fetele mele, pe care nu le-am văzut de o lună de zile; când am plecat de acasă le-am lăsat dormind, eu fiind nevoit să ajung la navă mult mai devreme, în jurul orelor patru dimineaţa pentru plecarea în voiaj.

... În acea noapte am dormit bine şi m-am trezit din somn pe la ora 8°°, cum nu mi se întâmplase niciodată. Soarele răsărise şi arunca raze oblice spre nava noastră în mişcare, care se jucau pe ramele de bronz ale hubloului (fereastra rotundă), care rămăsese deschis.

Duduitul ritmic al motoarelor pătrundea pe hublou dându-mi de ştire că subalternii mei îşi făceau conştiincioşi datoria, ceea ce m-a făcut să zâmbesc mulţumit.

Nu ştiu cât timp am mai lenevit în pat, cu ochii închişi, gândindu-mă la tot felul de întâmplări.

Deodată am simţit nişte zgâlţâituri, însoţite de zgomote, apoi apă care a intrat pe hublou şi m-a udat pe piept şi pe faţă. Am sărit în picioare şi am privit afară. Cerul era întunecat şi nişte valuri urcau până la fereastra mea. Am intuit că am intrat undeva, în centrul unei furtuni, unde probabil, bântuie şi musonul indian, deşi este vară.

M-am îmbrăcat repede şi am coborât în sala maşinilor, unde colegii mei supravegheau liniştiţi aparatele şi mersul motoarelor şi auxiliarelor.

- A început de mult furtuna? i-am întrebat.

- Cred că noi am intrat în centrul unei furtuni de vreo douăzeci de minute, a răspuns unul dintre ei. Aici am luat toate măsurile ce se impun: închiderea spiraiurilor şi celorlalte guri de aerisire, viteza redusă şi totul se desfăşoară normal. Nu sunt probleme tehnice.

- Eu merg pe covertă, în cabina de comandă să văd ce hotărâri a luat comandantul. Dacă sunt probleme, chemaţi-mă!

Când am ieşit pe covertă, aproape de piciorul scării care duce la cabina de comandă, un val uriaş care venea pe lângă parapet, m-a îngenunchiat şi m-a udat până la brâu ca pe un şoarece, dar am urcat pe scară şi am intrat în cabină, unde l-am găsit pe comandant şi pe căpitanul secund, care venea din camera hărţilor.

- De ce ai venit dacă ai văzut că bântuie furtuna? m-a întrebat comandantul.

- În sala maşinilor totul este în ordine, dar m-am gândit că este vreo problemă la care pot contribui şi eu.

- Te-a udat destul de tare. Mergi în cabină şi schimbă-ţi hainele, să nu răceşti! a insistat el.

Priveam din cabina de comandă cum se înălţau valurile ca nişte munţi uriaşi de oţel şi cădeau pe punte cu zgomote, iar în apă se creiau nişte hăuri în care se afunda nava, parcă era suptă de forţa adâncurilor. Nava urca şi cobora,, într-un tangaj

aproape continuu iar vântul, care răbufnea în rafale, îi producea acea legănare (ruliu) periculoasă, continuând zgâlţâirea.

Toţi trei eram îngrijoraţi de furia naturii, dar comandantul se temea să nu se rupă chila navei în momentele când nava era suspendată pe creasta valului.

- Nava noastră este lungă şi destul de rezistentă, iar încărcătura a fost repartuzată uniform în magazii, a intervenit căpitanul secund Voiculescu.

- Aşa se pare, încuviinţează G. Bondoc, dar ea înaintează printre aceşti munţi de apă, care ne înconjoară din toate părţile, izolându-ne de restul lumii. Nu se mai vede nici uscatul, încât orientarea noastră se rezumă la aparatele de bord.

După o pauză, comandantul, privind spre pupa navei, a exclamat:

- Ce face ăsta acolo, lângă colacul da parâmă?!

Am privit şi eu într-acolo şi am văzut un marinar mai tânăr, care se străduia să amareze (să fixeze, să lege) o ladă, pentru a nu fi luată de valurile ce cădeau pe punte. Când aproape terminase operaţiunea, un val l-a lovit în spate şi l-a trimis cu capul în parapet, lângă o bintă metalică din tribord, fiind acoperit de spumă albă.

S-a ridicat încet, după ce valul a trecut, apoi s-a îndreptat spre tambuchiul de la scara ce cobora spre interiorul navei, unde a fost ajutat de un alt membru al echipajului, care îl aştepta.

Am rămas la fereastră, continuând să privesc la furtuna dezlănţuită de afară: „Poate au dreptate oamenii de ştiinţă care susţin că viaţa a apărut în apă, deoarece elementele din organismul omului au la bază apa, la fel ca toate fiinţele şi obiectele din natura înconjurătoare, fiind formate din atomi, protoni, neutroni şi electroni, deci toată lumea în acest Univers uriaş formează o unitate". Mai departe m-am gândit la noi şi nava noastră, izolaţi pe ocean, în acea singurătate rece şi gândul

mi-a zburat spre casă, la familie: „Ce-or face ai mei la ora asta? Cred că la ei este ziua?!" Omul este fiinţa care suferă când este departe de cei dragi.

%

Nava noastră continua să înainteze, urcând cu prova pe crestele valurilor şi apoi coborând în hăuri, din ce în ce mai des şi mai periculos. Abia peste două ore am reuşit să depăşim zona bântuită de furtună şi, treptat, vântul a scăzut în intensitate, cerul s-a limpezit spre răsărit şi s-au ivit primele raze de soare.

Abia pe data de 03 iunie 1983 am reuşit să ne apropiem de portul Bombay (Mumbay îi zic indienii) şi la ora 8^{15} am ancorat în raza exterioară, aşteptând aprobarea să intrăm în port, la o dană portuară pentru descărcare.

În radă erau multe nave care îşi aşteptau intrarea, iar noi am primit aprobarea abia peste o săptămână.

Era diminaeaţa. Peste mare era un stat gros de ceaţă, dar am pornit motoarele şi am aşteptat pilotul care trebuia să ne introducă la dană. S-a primit dispoziţie să ne deplasăm până în dreptul geamandurii SUNK, aflată aproape de intrarea în port. Au venit două remorchere; de pe unul din ele pilotul a trecut la noi pe navă şi ne-au condus la cheul de descăracre. Descărcarea a durat câteva zile, de joi până vinerea următoare, deoarece operatorii de dană nu se grăbeau, iar sâmbătă de la prânz şi până luni la ora 7^{30} nu s-a lucrat. Împreună cu Petrişor Ilarie şi alţi trei colegi, am plecat în oraşul Bombay pentru a face nişte cumpărături şi să vizităm centrul oraşului, iar eu să dau un telefon acasă. Având interese diferite de ale noastre, cei trei colegi au plecat la cumpărături, fără să ne aştepte şi pe noi, care am rămas la o poştă, dar ne-am înţeles să ne întâlnim pe la ora 15^{00} în barul din apropierea portului.

La telefon mi-a răspuns chiar soţia mea, care mi-a spus că totul este în regulă, atât la noi cât şi la Ilarie, dar mi-a dat vestea că peste câteva zile, fata mea mijlocie va împlini 10 (zece) ani.

După ce am făcut şi noi cumpărături pentru acasă, ne-am întors pe acelaşi drum, spre port, pentru a ne întâlni cu ceilalţi trei colegi ca să intrăm în port în grup. Era dispoziţie de la conducerea Navrom să ne deplasăm în grup pentru a nu fi prinşi de diferite servicii străine şi racolaţi. Tot intrând şi ieşind din magazine, am observat că pe deasupra oraşului se adunaseră nori negri şi atmosfera se încărcase de o pâclă greu de respirat, amestecată şi cu alte mirosuri pestilenţiale care veneau de pe rigolele unor străzi.

- Hai să ne întoarcem la navă! i-am spus lui Petrişor.

- De ce? Te-ai speriat de norii ăştia? Nu observi că bate vântul dinspre uscat? Îi va împrăştia curând. Hai să mai mergem, poate dăm de Castelul sau Palatul Viceregelui Angliei, care este guvernator aici, în India!

N-am mers prea mult şi am întrebat un domn blond, care s-a nimerit să fie englez, care a fost amabil şi ne-a condus pe strada unde locuia acel guvernator.

- Cred că este un palat impunător! spun eu, autorul.

- Da. Este construit din piatră – un edificiu regal destul de impunător, având o peluză – mai mult un parc cu gazon proaspăt tuns şi arbuşti ornamentali, precum şi copaci înalţi, împodobiţi cu coroane bogate. Înspre interiorul parcului englezesc se vedea terenul de golf, nelipsit în lumea bună a britanicilor; acesta era încadrat de alei pietruite, dublate de fâşii verzi cu trandafiri înfloriţi de culori şi nunaţe diferite, răspunde AF, apoi mă priveşte fix, zâmbeşte la un gând, după care continuă:

- Pe peluza frumos tunsă, în apropierea unui pâlc de arbuşti ornamentali, se plimba ţanţoş un fazan (mascul) prin

iarba verde înrourată; avea un penaj strălucitor şi se oprea, din loc în loc, să ciugulească semniţele căzute în iarbă.

Din vreme în vreme scotea triluri scurte, îşi răsfira aripile în formă de evantai, semănând cu o pelerină fosforescentă, ridicându-şi capul, care lăsa gâtul şi guşa libere, de un verde tropical şi un exotic purpuriu care le dubla strălucind ca smalţul; pe sub bărbia lui roşiatică, o dungă albă îi înconjura gâtul.

Tot privind spre locul umbros de sub copaci, masculul îşi descoperă „haremul" de puicuţe (găinuşe) şi se îndreaptă, cu pas vesel, spre ele – făzăniţe le zic unii. La apropierea lui, puicuţele îşi ridică din iarbă capetele aproape în acelaşi timp şi îl privesc atente, semn de mare respect pentru cocoşul lor, care, odată ajuns în mijlocul lor, scoate câteva triluri de plăcere, semn de mare bucurie că se află în mijlocul lor şi nu este de mirare, dat fiind că el şi admiratoarele lui formează o familie împreună.

Pe terenul de golf nu lipseau oamenii şi animaţia: bărbaţi blonzi, în bluze, şorturi şi adidaşi – totul alb – jucau golf, mânuid crosele cu multă îndemânare.

Priveam clădirea şi terenul de golf din stradă. Din clădire a ieşit un bărbat care, trecând pe lângă doi ogari ce şedeau pe scară, s-a aplecat şi i-a mângâiat pe cap şi pe blana lor lucioasă, iar ogarii i-au lins mâinile şi au scâncit uşor. El a coborât treptale, după care s-a îndreptat spre terenul de golf.

Tot privind clădirea palatului, la o fereastră am zărit o făptură blondă, cu ochi albaştri ca două ochiuri de apă limpede, în care se reflectă cerul azuriu vara. Aceasta ne-a privit prin fereastra deschisă şi, văzându-l pe Ilarie mângâind coama celor doi lei de bronz de la intrarea în palat, ne-a zâmbit îngăduitoare şi atât.

Am plecat de la palat spre centrul oraşului, dar am nimerit într-o piaţă mare, care semăna cu oborul de la noi, unde

se vând tot felul de produse agricole şi de altă natură. Înainte de a pătrunde în acea piaţă, ne-a ajuns din urmă o ricşă trasă de un tânăr de vreo 20 de ani, gol până la brâu şi ars de soare, având pielea neagră şi strălucitoare ca abanosul şi un păr cârlionţat. S-a oprit la marginea trotuarului, iar din ricşă a coborât o doamnă blondă, grasă, purtând pe cap o pălărie albă, care îi acoperea şi umerii generoşi.

Piaţa era plină de căruţe trase de boi, scârţâind sub povara legumelor şi fructelor transportate, din care se descărca marfă. Zgomotul era amplificat de ţipetele copiilor care se zbenguiau prin piaţă, amestecate cu vocile comercianţilor care îşi strigau marfa.

Umblând prin piaţă, am dat de fete tinere care purtau pe cap coşuri mari, pline cu fructe, zarzavaturi şi verdeţuri şi care, trecând pe lângă noi, ne trimiteau ocheade şi zâmbeau vesele, dezvelindu-şi dinţii lor albi – strălucitori.

Trecem greu prin aglomeraţia din care nu lipseau femeile care îşi purtau copiii în spinare, iar când ajungem în zona pietruită de lângă piaţă, dăm peste grupuri de femei, fete tinere şi copii, aşezaţi pe pavaj şi discutând sau mâncând; le ocolim şi încercăm să traversăm din piaţă spre strada pe care urma să ajungem în port. Ne grăbeam deoarece norii deveniseră ameninţători şi nu voiam să ne prindă ploaia, dar am fost nevoiţi să ocolim câteva vaci care se culcaseră şi rumegau de zor, nepăsătoare la trecerea noastră; păreau destul de liniştite şi ne priveau cu ochii lor visători. În India vaca este considerată un animal sfânt şi nimeni nu se poate atinge de ea, chiar dacă încurcă deplasarea pe străzi a vehiculelor şi oamenilor.

Ajungând în strada care ducea spre port, am auzit sunetul gros al sirenelor navelor care erau manevrate pentru a ieşi sau intra în port.

Dintr-o locaţie din apropiere am simţit miros de cafea prăjită, dar n-am intrat, deşi Ilarie era de altă părere:

- Hai să luăm o cafea! a insistat el.

- Nu aici! i-am răspuns eu. Poate ne întâlnim cu ceilalţi la restaurantul din apropierea portului şi acolo vom mânca ceva, poate bem ceva şi apoi o cafea.

Ilarie a fost de acord şi am continuat drumul spre port, pe unde am întâlnit case insalubre, dar şi unele bine îngrijite, cu curte şi grădini cu flori şi pomi fructiferi.

-Să ştii că ne prinde ploaia! spune Ilarie , privind cerul întunecat şi o furtună cu praf şi zgomot ne-a înconjurat, împreună cu câţiva stropi de ploaie.

- Ar fi bine să ne adăpostim undeva până când va trece, am răspuns eu, grăbind pasul. Abia am terminat de spus, că s-a pornit – ca din senin – o ploaie torenţială, care ne-a obligat să intrăm într-un local, pe care îl ştiam cam deochiat şi am scăpat doar cu câţiva stropi pe uniformele noastre curate.

Înăuntru era la fel de întuneric ca afară, sala fiind luminată doar de două becuri pline de praf, care nu ne ajutau deloc să găsim o masă liberă, la intrare, ci prin fundul sălii.

- Ce bem? l-am întrebat pe Ilarie.

- Păi, ziceai să ne grăbim. Eu zic să luăm un whisky, poae va sta ploaia şi plecăm mai departe.

- Dacă ploaia va fi de durată, putem pierde masa de seară, încât eu propun să mâncăm ceva. După cum arată localul, nu cred că vom găsi whisky aici.

- Dacă nu au whisky, cerem câte o bere, insistă el.

Tot discutând noi, dintr-un ungher a apărut un chelner, fără să-l chemăm noi.

- Ce doresc domnii? ne-a întrebat el în limba engleză.

- Aveţi whisky?

- Da, avem whisky original. Dacă doriţi, avem fripturi calde de pasăre cu orez, bere şi vin franţuzesc.

- Două pahare cu whisky, apoi două fripturi! am spus eu.

Chelnerul ne-a adus paharele cu whisky, iar după câteva minute ne-a adus şi fripturile cu garnituri de orez.

Afară ploaia se înteţise şi şiroia pe geamurile dinspre stradă, dar noi mâncam în linişte friptura.

De masa noastră s-a apropiat un bărbat înbrăcat decent, având vârsta de 55-60 de ani, care ne-a salutat:

- Bună ziua, domnilor marinari români!

- Bună ziua! i-am răspuns noi tot în limba română.

- Ce doriţi, domnule? l-a întrebat Ilarie, puţin iritat.

Omul era puţin încurcat şi n-a răspuns imediat. Atunci am intervenit eu:

- Dacă este vorba de informaţii, să ştiţi că nu vă putem spune nimic. Noi nu suntem surse de informare pentru nimeni. Am mai fost acostaţi prin restaurante de diferite persoane care susţineau că sunt români şi cereau tot felul de informaţii pe linie de spionaj. Nu avem ce să discutăm cu dumneata.

- Nu sunt ceea ce credeţi. . Mă suspectaţi degeaba. Eu sunt un biet cetăţean român care rătăcesc prin această ţară de 24 de ani de zile. V-am văzut că sunteţi români şi m-am bucurat să aud şi eu o vorbă din ţara în care m-am născut. Dacă nu vă deranjez, daţi-mi voie să mă aşed şi eu la masa dumneavoastră, fără nicio obligaţie şi să vă spun povestea vieţii mele.

- Lasă-ne, domnule, că suntem sătui de poveşti misterioase! l-a repezit Ilarie, continuând să-l privească cu coada ochiului.

- Ne poţi spune ce doreşti de la noi, în câteva vorbe? l-am întrebat eu, hostărât să-l expediem repede.

- Deşi sunt profesor de istorie, nu sunt în stare să sintetizez o viaţă de 24 de ani – care s-au împlinit pe data de 14 mai a.c. – în doar două vorbe. Dacă nu vreţi să mă ascultaţi, renunţ, că nu am altă alternativă.

- Bine. Ia loc şi spune ce ai de spus, dar să ştii că noi nu te putem ajuta cu nimic! l-am avertizat eu.

- Mă numesc Marin Sinescu şi sunt din Oltenia.
- Din ce loc din Oltenia? l-am întrebat eu.
- Din comuna Cerneţ, la mică distanţă de Turnu Severin.
- Şi cum ai ajuns în India, la o distanţă atât de mare faţă de România?
- Este o poveste lungă, dar dacă veţi avea răbdare să mă scultaţi, veţi afla cât am suferit eu departe de ţara în care m-am născut şi cât de dornic sunt să întâlnesc români pe care să-i întreb ce mai este prin România.

Am fost profesor de istorie la un liceu din Tr Severin, iar soţia mea profesoară de fizică, la acelaşi liceu. Prin anul 1960 s-a cuplat cu un alt profesor şi în vacanţa de vară, au plecat împreună la Timşoara şi m-a părăsit.

Eu, fiind dezorientat, am plecat din învăţământ şi m-am ambarcat pe un vapor pe Dunăre, iar peste un an de zile am primit aviz să pot naviga şi pe linia de sus – până la Regensburg, în Germania; pe navă ajunsesem să dau examen şi am devenit şef de echipaj.

La sfârşitul anului 1961 am ajuns în Regensburg cu un convoi format din remorcher şi opt şlepuri mari, încărcate cu cereale şi am stat la descărcare timp de patru zile. Într-o zi am mers la restaurant cu alţi doi colegi de pe remorcher, dar seara eu am condus acasă o doamnă la care am rămas toată noaptea. Când am mers dimineaţă în port, vaporul meu nu mai era acolo, plecase înapoi, spre ţară, la ora 4^{30}, cum am aflat de la Căpitănia portului. Ştiam ce mă aşteaptă, dacă mă întorc în ţară şi m-am hotărât să muncesc o vreme în Germania, pentru a face rost de bani şi apoi voi vedea ce este de făcut.

În februarie 1961 am trecut graniţa în Elveţia, apoi în Olanda, angajându-mă la o „Misiune religioasă şi de caritate", care tocmai pleca în India peste o săptămână, cu un vapor de pasageri.

Ilarie îl privea neîncrezător, suspectându-l de prefăcătorie şi l-a întrebat, pentru a afla odată sfârşitul:

- Totuşi, cum ai ajuns în India?

- Păi, tocmai asta voiam să vă spun: „Misiunea" de care vă vorbesc mi-a făcut contract de servici pe o perioadă de zece ani de zile, pe care mi l-a prelungit pe încă zece ani şi aşa am ajuns să trăiesc aici de peste 20 de ani, fiind adoptat ca fiu al Indiei, departe de România mea natală.

Pot spune că şi eu am vrut să rămân la ei pentru a învăţa limba, care să mă ajute să pot citi toate cărţile sfinte în original, precum şi alte lucrări, să înţeleg toate obiceiurile şi psihicul indienilor, apoi să le traduc în limba română.

- Te-ai căsătorit aici cu vreo indiancă? l-am întrebat eu.

- Da. Femeia era funcţionară la aceeaşi „Misiune", dar era locuitoare de aici, din Bombay. Am trăit cu ea douăzeci de ani de zile şi ne-am înţeles foarte bine pentru că era o femeie blândă, iubitoare; a murit în urmă cu doi ani de zile. Se pricepea să vindece boli cu leacuri şi m-a ajutat mult.

Marin Sinescu pleacă fruntea în jos şi pe obrajii săi îmbătrâniţi înainte de vreme, se preling lacrimi lungi.

- Cum s-a întâmplat? îl întreb ru.

- Eu am fost plecat cu „Misiunea" noastră în oraşul Calcuta, în partea de răsărit a Indiei, iar când am revenit acasă, după două luni de zile, am găsit-o moartă. Vecinii mi-au spus că n-o văzuseră de două zile.

După moartea ei am decăzut şi eu, văzând că nu mai am niciun rost singur, aici. Am iubit-o mult şi ne-am înţeles foarte bine în toţi anii în care am fost împreună, dar aşa mi-a fost soarta, să rămân singur la bătrâneţe, adaugă el, ştergându-şi lacrimile. Era un bărbat chipeş, dar nefericit.

- Ce vârstă ai? îl întreabă Ilarie.

- Pe 22 decembrie împlinesc 50 de ani.

- Am crezut că eşti mai în vârstă.

- Ştiu că arăt mai bătrân, dar este din cauză că am suferit de o boală gravă în urmă cu patru ani de zile.

Plecasem în nordul Indiei cu „Misiunea" noastră, într-o zonă împădurită, unde am stat aproape două luni de zile. Acolo ne-am îmbolnăvit de frigurile galbene, ca urmare a înţepăturilor ţânţarilor anofeli. Am suferit foarte mult şi mi-am pierdut toată vlaga, încât ajunsesem ca o cârpă. Am aflat mai târziu că toţi europenii care ajung aici îşi pierd imunitatea şi nu mai pot lupta împotriva bolilor indigene, în nord fiind o zonă periculoasă. După ce se îmbolnăvesc, unii devin alcoolici şi pierd orice speranţă de a se mai întoarce în ţara lor şi astfel, le rămân oasele pe pământ străin. Din cauza mijloacelor de trai mulţi devin cerşetori, hoţi, tâlhari, apoi ajung în puşcării, unde mor înainte de ispăşirea pedepselor.

- Copii aţi avut? l-am întrebat eu.

- Nu. Şi asta a contribuit la singurătatea mea şi mă simt ca un om fără rost, plutind pe valul vieţii şi continuând să visez că poate voi ajunge şi eu în România înainte de a muri. Asta este! Mi-e tare dor de România!

Ar fi fost bine dacă m-aş fi putut întoarce acolo, dar mă tem de puşcărie. Acolo poate mai munceam zece ani şi cu cei de aici pentru care am acte, aş fi putut obţine o pensie modestă pentru cât voi mai avea de trăit, dar aşa ...

Îmi vine greu să mă despart de mormântul soţiei. Merg des la cimitir – la mormântul ei – şi o întreb: „Ilan, de ce ai plecat atât de repede şi m-ai lăsat singur printre străini?" Îi privesc fotografia de pe piatra funerară, dar ea nu-mi răspunde, iar atunci mă întorc acasă, beau ceva şi mă culc, visându-mă în satul Cerneţ din România.

Marin Sinescu îşi şterge lacrimile, apoi îşi trage scaunul mai aproape de masă şi continuă cu vocea mai înfundată:

- Aici, în India, am învăţat limba engleză, hindusă şi am fost nevoit să învăţ obiceiurile lor, mai ales cum să mă feresc

din calea oamenilor răi şi de faptele grave cu care mă întâlneam la tot pasul. Era singurul mod de a supravieţui.

La un moment dat Marin Sinescu s-a oprit brusc din povestit şi m-a privit cu ochi cercetători. N-am înţeles ce i s-a părut în neregulă la mine, poate o grimasă, ceva? M-a întrebat:

- Protestaţi faţă de cele ce am spus? Dar vă rog să mă credeţi că tot ceea ce am spus este adevărat. Cred că dumneavoastră puteţi fi entuziasmat de Orientul asiatic şi de palmierii care cresc aici, poate şi de templele care sunt împrăştiate peste tot, de întregul romantism pe care îl crează mediul natural de aici pentru turiştii care vizitează aceste locuri din India preţ de câteva zile.Desigur, aceste locuri sunt pline de vrajă pentru unii. Pot spune că şi eu am simţit la fel prima dată, când am pus piciorul pe acest pământ, ale căror locuri mă captivaseră prin sălbăticia lor, prin obiceiurile lor şi credinţa în vaca pe care indienii o consideră sfântă; m-au fascinat sărbătorile cu elefanţii împodobiţi pentru ceremonii şi maimuţele care zburdă peste tot, prin temple, dar şi prin casele oamenilor, cărora le fură mâncarea.

Dar natura şi relieful nu înseamnă totul. Vă spun că India are o climă capricioasă, care îţi suge toată vlaga din trup şi eşti cuprins uşor de boli. Soarele dogoreşte câmpiile tot timpul anului, transformându-le în soluri aride, iar în aglomeraţiile urbane căldura devine insuportabilă. Aici bântuie adesea musonii – vânturi puternice care suflă dinspre Oceanul Indian – producând inundaţii, dar şi multe aşezări omeneşti sunt distruse, lăsând în urma lor boli, mizerie, iar ploile provoacă şi victime omeneşti, după care se instalează seceta. Nu lipsesc nici cutremurele, cu toate dezastrele pe care le produc. Natura nu poate fi îmblânzită, dar oamenii s-au obişnuit cu toate stihiile ei, repară stricăciunile produse de acele fenomene naturale şi îşi continuă viaţa, mulţi dintre ei sub cerul liber, dormind în pieţe direct pe pavajul străzilor, la un loc cu vacile

sfinte şi cu maimuţele care au cotropit templele, străzile şi nu se mai tem de oameni, ba chiar îi terorizează cu ţipetele lor.

- Domnilor, reia MS după o pauză – în India trăiesc 580 de milioane de oameni, poate mai mulţi, majoritatea o duc greu, în sărăcie şi mizerie. Coloniştii englezi îi ţin în stăpânire de secole, dar nu sunt singurii, mai sunt şi francezi, olandezi şi alţii. Indienii sunt grupaţi pe etnii religioase şi sute de dialecte lingvistice. Unele etnii aderă la diferite partide sau asociaţii politice, apoi se luptă între ele; societatea este împărţită în caste şi subcaste având legătură religioasă de la hinduismul degenerat, până la practicile vrăjitoreşti din mediul rural, parţial sălbatic. Peste tot bântuie ţânţarii, musca ţeţe, şobolanii, toţi aducători de boli ca malaria, ş.a.

India este ţara cu cele mai multe temple, în care există stauile lui Budha, Shiva, Visnu, Crişna şi zeiţa Kaly, toate împănate cu diferite imagini idolatrice şi cu obiceiuri devenite tabu, care proslăvesc deopotrivă binele şi răul, ca şi creaţia şi distrugerea.

Mie mi s-a părut a fi o religie sălbatică şi mai înfricoşătoare decât „Inchiziţia" din Spania din perioada creştinismului din Evul Mediu – sec XV-XVIII. Mă refer la Inchiziţia lui Torkemada.

În India vezi peste tot simboluri ale creaţiei şi voluptăţii, dar pentru persoanele decedate nu se folosesc sicrie pentru înmormântare – cu rare excepţii – pentru că există datina religioasă a arderii pe rug, iar cenuşa lor este aruncată în apa râului Gangele, care este considerată apă sfântă – unde se scaldă toţi, de-avalma în anumite zile din an.

Educaţia în şcoli este precară, fiind dominată de religie, care are prevederi stricte, ca de exemplu: dacă o familie are un fiu, dacă tatăl acestuia moare, el devine stăpânul familiei, deci şi stăpânul mamei sale când ajunge la maturitate. Atunci o obligă pe mamă să-şi tundă părul de pe cap, să-şi pună cenuşă

pe cap şi devine sclava fiului său şi a soţiei acestuia, până în ziua morţii ei.

M S tace din nou, apoi spune:

- Văd că mă priviţi cu oarecare neîncredere, dar v-am spus adevărul crud. Să ştiţi că nu sunt un om complicat, se justifică el, privind pe rând, când la mine când la Ilarie. De când sunt în India am căutat să aflu cât mai multe date în legătură cu oamenii de aici şi relaţiile dintre ei şi încerc să-mi limpezesc în minte cele constatate.

- Nu te privim cu neîncredere, ci cu oarecare curiozitate, auzind cele spuse – încerc eu să-l liniştesc. Îmi place şi felul cum priveşti şi te exprimi corect în limba română, dovadă că după atâţia ani de absenţă din ţară vorbeşti foarte bine româneşte.

- Ei, am mai uitat unele cuvinte, dar limba mea maternă n-o voi uita niciodată. Aici am fost obligat să învăţ limba engleză, olandeza şi două dialecte indiene: maharatta şi eujeratta şi, cu toate acestea, n-am reuşit să studiez cărţile sfinte şi vechi pe care îmi propusesem să le traduc în limba română.

Îmi pare tare rău că sunt atât de departe de România, ţara pe care o iubesc şi acum, deşi nu mă pot întoarce acolo, s-o mai văd măcar o dată. Este o ţară binecuvântată de Dumnezeu, pe care eu am părăsit-o ca un fraier, zicea el, ştergându-şi lacrimile.

... Îmi părea rău că îl vedeam suferind, fiind român ca şi el, dar nu aveam cum să-l ajut. După câteva ore de discuţii cu el, mi se părea apropiat sufleteşte şi, după cele spuse de el, îmi imaginam România cum creştea ca un uriaş care se înălţa spre cer, iar rădăcinile ei se strecurau pe sub tot pământul, până când ajungeau în India şi ieşeau în acel restaurant în care ne aflam noi atunci.

Cu faţa scăldată în lacrimi ne privea, pe rând şi pe chip i-a apărut o lumină plină de credinţă, care-i strălucea, dar scotea

la iveală regretele şi pustiul din viaţa lui trăită departe de ţara în care se născuse.

Deodată l-am auzit, ca prin vis, spunând:

- Toată viaţa care mi-a mai rămas mă voi gândi la această întâlnire cu voi. Vă mulţumesc că aţi acceptat să discutaţi cu mine şi mi-aţi adus noutăţi din patria mea, pe care o iubesc mult!

M Sinescu fuma precipitat şi scutura scrumul într-o scrumieră aflată pe masă, în faţa lui, lovind ţigara cu degetul arătător. A continuat, apoi:

- Indienii nu ţin prea mult la viaţa lor, de aceea trec prin ea fără să ştie de ce au trăit-o; când mor se mulţumesc cu „paradisul" pe care li-l oferă zeii lor după moarte. Ei nu au timp, nici posibilităţi prea multe ca să afle concret misterul vieţii prin care trec, pentru că sunt seduşi de religie, obligaţi să trăiască după nişte canoane.

Discuţia noastră s-a întrerupt brusc.

%

În local a intrat o doamnă distinsă, îmbrăcată într-o rochie înflorată pe un fond alb, largă la poale şi la fiecare pas pe care îl făcea, într-o mişcare dezinvoltă, aceasta îi flutura pe lângă trup. Pe cap purta o pălărie cu boruri largi, deschisă la culoare, încadrată de o panglică deasupra borurilor, care era albastră şi de ea prins un trandafir roşu.

Pentru câteva clipe doamna s-a oprit în cadrul uşii de la intrare, lăsându-se înrămată de tocul acesteia, la fel ca într-un tablou, după care a pornit cu paşi siguri şi semeaţă, cu o ţinută dreaptă, spre bar, privind în jur cu ochii ei mari, albaştri.

Avea cam 40 de ani, deloc grasă, înaltă, dreaptă de spate, mers şi siluetă graţioase, etala o mândrie vizibilă din care răzbătea un aer autoritar, poruncitor la nevoie.

Oprindu-se la bar, a comandat o băutură în pahar. Barmanul, aflat după tejghea, i-a răspuns cu o politeţe exagerată, îndoindu-se de spate, serviabil; la fel a făcut şi femeia de lângă el, despre care MS ne-a asigurat că este soţia barmanului.

- Cine este doamna care a intrat şi se bucură de atâta slugărnicie? îl întreabă Ilarie pe MS.

- O lady de la Consulatul englez, răspunde acesta. Anglia stăpâneşte aici, în India, cu folos, de zeci de ani, având proprietăţi mari, bani şi bogăţii. Eu am cunoscut-o în anul 1980 la un teatru. Mi-a vorbit despre ea un profesor olandez de la „Misiunea olandeză", care fusese invitat la Consulatul englez de mai multe ori, la palatul guvernatorului.

Doamna duce o viaţă destul de libertină, deşi are aproape 40 de ani, bea, fumează şi poate mai face şi altceva, simţindu-se ca la ea acasă.

- La vârsta ei arată destul de bine, spune Ilarie.

- Da, încuviinţez şi eu, observând-o discret.

Doamna s-a aşezat la o masă, având paharul cu băutură în faţă şi şi-a aprins o ţigară.

- Pare o privighetoare care s-a rătăcit printre vrăbii, este de părere Ilarie.

- Comportarea ei confirmă faptul că nu-i pasă de nimeni şi de nimic – explică MS – şi că dispune de avere, care îi permite să trăiască pe picior mare.

- Nu este exclus ca acolo, la ei, în Anglia, să fie nişte sărăntoci, dar aici au bani de la guvernator, spune Ilarie, care continua s-o studieze.

- În legătură cu vârsta ei am o observaţie – spune MS : la 40 de ani ar trebui să fie căsătorită, iar dacă este şi i-a fost

credincioasă soţului său, acum regretă că i-a cam trecut timpul, iar lumina frumuseţii sale a intrat în declin. Este vârsta când îşi mai poate îngădui câte o grabnică alegere între maternitate şi feminitatea care trece. Uneori, la această vârstă, se mai întâmplă ca femeia să aibă o tresărire sprinţară care o mai poate stimula să vibreze între o trăire erotică şi o resemnare definitivă, greu de ales.

- La ce te referi? îl întreb eu.

- Ori îşi trăieşte viaţa ca o mânză zburdalnică, ori face copii şi atunci îşi împarte viaţa cu copiii ei, în calitate de mamă şi soţie, gospodină, etc.

- Dar femeia care nu are bărbat, ce trebuie să facă? îl întreabă Ilarie.

- Multe dintre ele se descurcă, îşi caută unul cu care aplică procedeul folosit de pescar de veacuri: ademeneşte peştele să prindă momeala, trăgând undiţa înapoi.

- E bună comparaţia, răspunde Ilarie, râzând. În acest caz ar trebui găsit bărbatul dornic s-o înghită.

- Dacă ne referim la această „lady" de la masa de colo, cred că ar fi mulţi bărbaţi curioşi şi dornici să cucerească acel trup mlădios, voluptos şi bine întreţinut, iar dacă adaugă şi starea ei materială, piedicile dispar.

%

Dintr-o încăpere alăturată locului unde ne aflam noi, se auzeau voci multiple şi ţipete, care veneau spre noi în rafale; majoritatea erau voci bărbăteşti urlate.

- Ce s-o fi întâmplat? întreb eu.

- Este un bar de zi şi cafenea, unde se adună tot felul de oameni, majoritatea femei şi beţivi, pe care ele îi incită să bea, le cere băuturi şi pentru ele, după care se retrag în nişte camere

ale căror ferestre sunt acoperite cu obloane spre stradă, unde fac sex.

Lângă bar există şi o sală unde se încing jocuri de noroc (cărţi, zaruri, etc) pe mulţi bani, iar cei care pierd, fac scandal, se bat, se taie cu cuţitele, iar unii ajung la spital, explică M. Sinescu. Acolo intră şi marinari de diferite naţionalităţi, pentru femei, mai ales.

Acolo este zgomot aproape continuu, iar când se face tăcere, toţi aşteaptă să se întâmple ceva, tăcerea fiind neobişnuită, este ceva în neregulă.

- Aşa se întâmplă aproape în toate porturile, spune Ilarie, privindu-l pe Sinescu cu respect.

- Ei, nu chiar peste tot, intervin eu. Ai văzut ce curăţenie şi ce civilizaţie este în Hamburg, Roterdam şi chiar în Colombo – din Republica Sry-Lanka, dar aici, fie în Calcuta, Madras sau Bombay, există multă mizerie şi promiscuitate. Nu este admis să se întâmple aşa ceva în metropolele dezvoltate, la fel ca în orăşelele din zonele subdezvoltate, unde pasiunile se descarcă brutal şi neînfricat, ca într-o junglă liberă de patimi, întocmai ca animalele mânate de instinctul primitiv.

În toate porturile sunt femei frumoase şi în toate sunt prostituate; unele sunt dispuse să aibă o relaţie cu marinarii, dar există teama de bolile venerice, precum şi de capcanele care-i pândesc la fiecare pas, să fie dezbrăcaţi, bătuţi şi chiar omorâţi.

- Asta se întâmplă şi pentru că există prea puţine femei cinstite, iar cinstea este o calitate care îl face pe om inexpugnabil, este de părere M. Sinescu. Femeia cinstită este ca o fortăreaţă în toate privinţele, iar o căsătorie cu ea merită să fie făcută din dragoste, nu din interes. Păcat că este greu s-o găseşti astăzi, iar din cei care au norocul s-o găsească, puţini sunt animaţi de acel sentiment nobil de iubire.

- Există şi bărbaţi pe care îi însoară babele, spune Ilarie. Unora le aleg părinţii soţiile, deci le impun.

- Mai rău este pentru femeia tânără pe care părinţii ei o dau unui bărbat bătrân şi bogat ca să trăiască şi ea o viaţă mai bună decât cea pe care au trăit-o ei, am spus eu. Îmi aduc aminte că prin anul 1976 eram cu nava în portul Roterdam. Ieşiserăm în oraş câţiva colegi de pe navă, iar la întoarcerea spre port am trecut pe lângă o casă mare la poarta căreia am văzut un bărbat şi o femeie – dezbrăcaţi în pielea goală şi legaţi cu lanţuri de cei doi stâlpi ai porţii. De la privitorii pe care i-am găsit acolo am aflat că soţul femeii i-a surprins pe amândoi în pat, i-a tuns în cap şi i-a legat goi în lanţuri, să-i vadă toată lumea.

- Este convenabil procedeul folosit de soţul păcălit, decât să-i ucidă şi să ajungă la închisoare, în loc să divorţezi civilizat şi să te bucuri de viaţă în libertate, încuviinţează Sinescu. Eu ce trebuia să-i fac soţiei mele care a plecat la Timişoara cu amantul ei?

- În altă zi, aflaţi într-o piaţă tot în Roterdam, am trecut pe lângă o casă al cărei perete era chiar lângă trotuar. La una dintre ferestre am văzut o fată tânără, probabil nu împlinise 20 de ani, dezbrăcată, care-şi sprijinea ambii sâni pe pervazul ferestrei. Era atât de frumoasă, de o gingăşie copilărească şi privea la trecători. Ce credeţi că făcea acolo? i-am întrebat eu.

- Chema bărbaţii la ea, în casă, a răspuns Sinescu.

- Şedea pe pervaz şi prin fereastra deschisă, zâmbea bărbaţilor languros, iar unora le făcea nişte semne pline de înţeles.

- Atunci putem spune că e vorba de o boală psihică, intervine Ilarie. Sau a fost abandonată de bărbatul ei.

- Nici una nici alta, le răspund eu. Împreună cu noi era şi agentul de protecţie pentru nava noastră, care cunoştea bine atât casa, cât şi pe locatarii ei. Iată ce ne-a spus el: „Fata a fost dată de părinţii ei săraci – la vârsta de 17 ani unui bărbat de 57 de ani, om bogat, care-şi trăise viaţa erotică cu mai multe

femei, dintre care şi trei soţii cu acte de căsătorie, tânăra aceea fiind a patra.

Fiind sătul de viaţa lui erotică dar şi din cauza excesului sexual, se simţea obosit, consumat fizic şi o neglija pe tânăra lui soţie, care jinduia după un bărbat potent şi tandru."

- Da, intervine Sinescu cu experienţa lui. De la o anumită vârstă, ducând o viaţă sexuală dezordonată, după ce ţi-ai consumat resursele, nu prea mai eşti capabil de iubire pentru o tânără inocentă şi dornică de viaţă.

Tot astfel, la vârsta de 57 de ani nu mai eşti la fel de tandru ca la 18-20 de ani şi apoi vârsta te îndeamnă să-ţi formezi unele tabieturi la care ţii, ai, deja, nişte prieteni de vârsta ta cu care îţi petreci timpul, etc.

- Dacă fata din fereastră s-ar fi arătat în Italia, Franţa sau Spania, în mod sigur s-ar fi găsit vreun bărbat care să-i curme singurătatea şi s-o consoleze cu folos, a spus Ilarie, râzând, dar la Roterdam probabil se tem să nu păţească precum cei doi amanţi legaţi cu lanţuri de stâlpii porţii, aşa cum ai povestit tu.

- S-ar putea ca vreun bărbat mai curajos să fi cules promisiunile din ochii şi de pe buzele tinerei, cel puţin la adăpostul întunericului, este de părere Sinescu.

- Se poate, spun eu, cel care o văzusem atunci cum chema cu buzele şi cu ochii ei romantici şi languroşi, la care adăuga nişte oftaturi prelungi, care exprimau chinuri, nelinişte şi tristeţe, dar şi o indignare făţişă. Mi s-a părut curios atunci, că nimeni nu se oprea măcar pentru a-i acorda o vorbă de consolare.

%

Pe ferestrele spălate de ploaie s-au ivit razele soarelui, care ajungeau pe duşumeaua restaurantului, semn că ploaia a încetat, norii s-au risipit şi este, din nou vreme bună.

- Hai să mergem la navă! am spus eu. Chiamă chelnerul să achităm consumaţia şi să plecăm!

Ilarie a trecut printre mese, iar după puţin timp s-a întors cu chelnerul, am plătit şi am ieşit în stradă, însoţiţi de Marin Sinescu – indianul român. Ne-am îmbrăţişat şi ne-am luat rămas bun, cu speranţa că la următorul voiaj ne vom mai întâlni, dar n-am mai dat de el.

Era trecut de ora 14°°, iar soarele frigea mai tare decât înainte de a începe ploaia, scoţând aburi din asfaltul umed al străzii, parcă ne aflam într-o saună la baia populară; aerul era greu de respirat. Abia am ajuns în port.

%

- Încărcarea navei noastre a durat mai multe săptămâni, deoarece am fost nevoiţi să ne deplasăm în diferite locuri aflate la distanţe mari între ele, iar pentru a ajunge la depozite, am navigat şi pe canale înguste, cu semnalizare precară şi stânjeniţi de diferite nave de pescuit, mai mici sau mai mari.

Cu toate acestea, la bordul navei au fost ambarcate cantităţi diferite de ceai, tutun, cafea şi latex (cauciuc natural) şi o mare cantitate de orez, iar la sfârşitul lunii iulie 1983 am părăsit India, întorcându-ne spre ţară pe acelaşi drum pe care am ajuns în Bombay. Din Oceanul Indian am intrat în golful Aden, apoi prin strâmtoarea Bab-El-Mandel prin Marea Roşie, de unde am pătruns în Golful Suez, unde am ancorat şi am aşteptat formarea convoiului de nave, ca să traversăm Canalul Suez spre Port Said.

- Odată m-ai întrebat dacă cunosc Istoria Canalului Suez şi ţi-am răspuns că teoretic, cunosc multe date în legătură cu istoria lui, am răspuns eu.

În ultimii ani am citit tot ce mi-a căzut în mână despre istoria lui zbuciumată şi aş vrea s-o discutăm amândoi, eu cu teoria, tu să-mi confirmi dacă în practică este aşa şi, mai ales, dacă a fost modernizat, aşa cum susţin alţii cu care am mai discutat.

- Eu l-am văzut pe viu, dar nu-i ştiu istoria prea amănunţită. În ultimii ani a fost modernizat, în special în porturile Port Said şi Suez, dar pe parcursul şenalului navigabil mai sunt porţiuni unde lipsesc digurile din beton şi unele elemente de semnalizare, spune AF.

- Începutul navigaţiei, între Marea Mediterană şi Marea Roşie l-au făcut grecii-fenicieni, care se stabiliseră în Egipt, de-a lungul Nilului – spun eu. Aceştia fiind comercianţi şi corăbieri din moşi-strămoşi, au săpat în nisip un canal din Port Said la Marea Roşie, dorind să ajungă în Orientul Asiatic.

Dar canalul săpat de ei nu era practic pentru navigaţia marilor corăbii, apoi a navelor de transport de mare tonaj, cu propulsie mecanică (motoare cu aburi şi păcură) din care cauză acestea ocoleau prin sudul Africii, pentru a ajunge în India, China şi, mai târziu Japonia şi Australia.

Abia la 30 noiembrie 1854 Kedivul (vice regele) egiptean Muhamad Said-Paşa I a reuşit să obţină un proiect pentru construirea unui canal care să unească Port-Said cu Port Suez şi să facă legătura cu Marea Roşie până în Oceanul Indian.

Proiectul a fost încredinţat inginerului austriac Alois Negreli, dar acesta a fost găsit mort în ziua următoare şi kedivul a fost nevoit să facă o a doua încercare, încredinţându-l lui Ferdinand Marie de Lesseps, vice-consul francez în Egipt la acea vreme.

Se spune că proiectul i-a fost dat cu titlu de concesiune preliminară pe o perioadă de 99 de ani şi stipula în contract cerinţa expresă: „*Canalul să facă legătura între Marea Mediterană şi Marea Roşie, cu legătură prin Golful Aden şi să se poată ajunge până în estuarul Indus (din India)*". A fost constituită o Societate pe Acţiuni.

Primele escavaţii s-au făcut în Port Said la 25 aprilie 1859, iar lucrările s-au încheiat la 18 martie 1869, când apele Mării Mediterane s-au unit cu cele ale Mării Roşii. Inaugurarea lui şi darea în folosinţă a fost făcută abia la 17 noiembrie 1869 în prezenţa Împărătesei Franţei, Eugenie, cu participarea mai multor regi şi principi, producând o mare satisfacţie, deoarece acel canal scurta drumul spre Orient cu mii de kilometri şi nu mai trebuia ocolit continentul african prin Sud, pe la Capul Bunei Speranţe, economisindu-se astfel timp şi bani.

Canalul Suez are o lungime de 195 km şi o lăţime de 100 metri, prevăzut cu diguri din beton groase de 60-100cm, fiind, în acea vreme, cea mai importantă cale navigabilă din lume din punct de vedere strategic şi utilitate internaţională.

Din relatările specialiştilor a rezultat că acea construcţie importantă a fost grăbită şi de faptul că, încă din anul 1837 inventatorul şi antreprenorul german Werner Siemens construise, deja, un cablu submarin lung de 5500 km, pe care îl montase între Africa şi Asia, servind la comunicaţii şi schimb de informaţii prin telegraf, iar mai târziu a montat aceiaşi reţea de cablu şi telegraf spre Marea Britanie şi SUA, facilitând şi companiilor comerciale, dar şi agenţilor de presă, transmiterea de informaţii politice, economice pentru agenţii şi oamenii de afaceri. Telegraful folosea curentul electric, care a luat avânt.

Despre insula Sumatra s-au scris multe, dar cel mai important lucru l-am considerat eu, atacul piraţilor de pe insulă împotriva Occidentalilor care, după ce s-a constituit canalul de Suez, au atacat mereu navele tuturor celor care încercau să le

acapareze bogăţiile lor naturale. Teama lor a fost confirmată după ce a fost montat cablul submarin care făcea legătura între Asia de Sud Est şi Marea Britanie, apoi cu tot Occidentul.

Piraţii din Sumatra atacau şi jefuiau navele Occidentale în Sumatra şi Malaesia, folosindu-se de suliţe şi pumnale, dar după unele măsuri luate de navele militare Occidentale s-au mai liniştit, apărând, din nou, cu şalupe rapide şi arme automate.

Spre sfârşitul anului 1869 kedivul Egiptului anunţă că nu mai poate întreţine Canalul Suez încât Societatea a intrat în faliment şi a vândut-o Marii Britanii pentru suma de 4000 de lire sterline, bani pe care cumpărătorul i-a împrumutat de la marele baron englez, bancherul Lionel Nathan Rothschild.

De existenţa canalului Suez au fost interesate din punct de vedere economic şi au beneficiat efectiv toate cele 14 state occidentale dezvoltate: Marea Britanie, Franţa, Germania, Belgia, Olanda, Rusia, Grecia, Italia, Danemarca, Japonia, ca şi Imperiul Otoman.

Toate aveau colonii în Africa, India, China şi Australia ca şi în Arabia, pe care le cuceriseră cu forţa armată, apoi le-au exploatat bogăţiile solului şi subsolului, până le-au lăsat în stare de sărăcie, cu soluri aride, în perioada 1882-1889, printr-o exploatare nemiloasă.

A urmat apoi Războiul din 1914-1918, după care ţările coloniale s-au războit între ele. La Conferinţa de Pace la Paris din anul 1919, ţările câştigătoare au hotărât să acorde Marii Britanii Protectoratul asupra Egiptului, ţară care abia reuşise să iasă, în 1914, de sub stăpânirea Imperiului Otoman.

În Egipt luase fiinţă o „Mişcare de eliberare Naţională", dar n-a mai ajuns să instaureze forma de stat Republică, deoarece Marea Britanie a intervenit cu armata şi a învins-o.

Africa dobândise o oarecare independenţă încă din 1909, mai puţin în Republica Sud-Africană cu capitala la

Rodessia, unde conducea generalul Botha care instalase regimul de Aparhaid cu toate consecinţele lui (vezi lupta de eliberare a negrilor conduşi de Nelson Mandela care a stat 25 de ani în detenţie, apoi a devenit preşedintele RSA)

O excepţie de colonie britanică a fost Hong-Kong din RP Chineză, care a fost luată în concesiune pe 99 de ani, încă din 1842 şi a fost dezvoltată economic, devenind o enclavă occidentală în estul Asiei – centru comercial, financiar şi de prestări servicii la nivel mondial.

La sfârşitul celui de-al II-lea Război Mondial, din care puterile coloniale au ieşit slăbite, statele africane au început să-şi cucerească independenţa rând pe rând, începând din 1955-1956-1960, dar situaţia lor a devenit instabilă, începând să se lupte între ele pentru a-şi redobândi vechile graniţe tribale, de care colonialiştii n-au ţinut seama.

De asemenea, plecând colonialiştii, le lăsaseră fără industrie şi, mai ales, fără instituţii statale – structuri administrative, fiind la discreţia unor căpetenii care serviseră în armatele colonizatorilor.

Canalul Suez fusese martorul multor evenimente care priveau aceste ţări africane, încă de la darea lui în folosinţă şi până în anul 1967, aşa cum vom vedea.

Astfel, în 1973 Canalul Suez a fost închis pentru o perioadă de opt ani de zile, din cauza conflictelor armate dintre Israel şi Ţările Arabe.

Marea Britanie, fiind protector al Egiptului, în anul 1948, în baza Declaraţiei Ministrului Britanic Balfour hotărăşte fondarea Statului Israel pe teritoriul Palestinei. Această hotărâre a fost încurajată de Liga Naţiunilor în anul 1920, care a avut iniţiativa să se creeze un stat comun arabo-evreiesc, prilej cu care s-a aprobat şi migraţia evreiască mai numeroasă în Palestina, în statul nou fondat.

Întrucât între evrei şi palestinieni s-au ivit conflicte repetate, Liga Naţiunilor Unite a împărţit statul în două părţi, dar a stabilit ca Ierusalimul să rămână centru economic comun, ceea ce a făcut ca în vara anului 1948 cele două etnii să-şi aleagă fiecare câte un guvern independent, dar arabii au refuzat, considerând că formarea statului Israel pe teritoriul lor constituia o încălcare a Dreptului Internaţional. Astfel că, în luna mai 1948, ţări ca Egipt, Siria, Irak, Libia, Liban şi Transiordania au pătruns pe teritoriul Israelului, ajungând până aproape de centru. În această situaţie, Israelul s-a mobilizat şi a respins atacul, apoi a continuat lupta, ajungând până în peninsula Sinai. ONU a intervenit în acel conflict, negociind cu Egipt şi Israel pe insula Rodos (Grecia) şi la 12 ianuarie 1949 cele două state au semnat un armistiţiu şi războiul a luat sfârşit.

Marea Britanie a menţinut în zona Canalului Suez 30000 militari până în ianuarie 1954, când Egiptul i-a cerut retragerea lor. Negocierile în acest sens au durat 12 săptămâni şi s-au încheiat prin semnarea tratatului care prevedea retragerea lor. După retragerea militarilor, Marea Britanie a mai păstrat în Egipt unele pârghii economice.

În 05 mai 1967, între ţările arabe şi Israel începe un nou conflict, cunoscut sub numele de „Războiul de şase zile", în care a fost angajat statul Israel şi cele trei ţări: Egipt, Iordania şi Siria, care au venit din strâmtoarea Tiran, spre Marea Roşie, cu aviaţia şi tancuri. Israelul, având o flotilă mai puternică, le-a distrus aviaţia şi tancurile şi toată tehnica terestră, după care a continuat războiul şi a ocupat fâşia Gaza, vestul râului Iordan, înălţimile Golan, precum şi partea de est a Ierusalimului şi întreaga peninsulă Sinai, până la malul Canalului Suez.

În semn de protest, Egiptul a închis Canalul Suez pe care l-a ţinut închis opt ani de zile, obligând toate ţările occidentale să ocolească Africa prin Oceanul Atlantic, Capul Bunei Speranţe, Oceanul Indian , pentru a face comerţ cu ţările

din Orient, ceea ce era mult mai costisitor pentru transportul pe mare.

La data de 05 octombrie 1973, Israelul sărbătorea „Ziua Ispăşirii" (Yom Kippur). Profitând de acest eveniment, Siria şi Egiptul atacă, din nou, Israelul, pătrunzând adânc pe teritoriul acestuia, dar şi de această dată au fost învinşi atacatorii.

În anul 1975, la insistenţa mai multor state comerciale, Canalul Suez a fost redeschis. Preşedintele Anuar Sadat a condus personal primul convoi de nave pe canal, aflându-se la bordul distrugătorului care purta numele „6 octombrie", aşa cum se menţionează în „Cronica ilustrată a lumii" – vol. 13 pag. 69.

La data de 23 martie 1979, la Cape Devis, în prezenţa şi la iniţiativa preşedintelui Jimy Carter al SUA, s-au întâlnit Anuar Sadat – preşedintele Egiptului şi Menahem Beghin – primul ministru al Israelului, care au semnat Tratatul de pace dintre cele două părţi, în care se prevedea: retragerea forţelor militare şi a civililor din peninsula Sinai şi stabilirea de relaţii diplomatice între cele două ţări, precum şi începerea de negocieri în legătură cu Cisiordania şi Gaza.

Ultima parte a tratatului a rămas în suspensie, deoarece în ziua de 06 oct. 1981 Anuar Sadat a fost asasinat în timp ce asista la o paradă militară împreună cu Hosini Mubarak (cel care va fi noul preşedinte).

Un transportor terestru care defila prin faţa tribunei oficiale s-a oprit în faţa oficialilor, la distanţa de 25 de metri, din care au coborât doi militari cu arme automate, care au deschis focul, rănindu-l pe preşedintele A. Sadat şi alte persoane. Transportat la spital, preşedintele a decedat. Cercetările au scos la iveală că cei doi atacatori făceau parte din organizaţia „Jihadul Islamic" şi l-au eliminat pe preşedinte pentru disponibilitatea sa de a negocia pacea în Orientul arab cu

duşmanul lor, Israelul, aşa cum precizează „Cronica ilustrată a lumii" – vol.13 pag.188.

De atunci conflictele dintre arabi şi israelieni s-au repetat, înregistrând victime de ambele părţi, iar linişte nu este la graniţa dintre ei nici astăzi, când scriu aceste rânduri. Este unul din focarele calde de război.

%

- Măi, eu n-am apucat să citesc despre relaţiile lor în Orientul Mijlociu, dar ştiu că arabii şi israelienii sunt mereu în conflicte la graniţa care-i desparte, unele sunt prezentate la televizor şi le urmărim şi noi, indiferent pe ce meridian ne aflăm cu nava, mi-a spus AF.

- Te rog să continui! Cum aţi ajuns la Constanţa?

- A doua zi de dimineaţă s-a format convoiul, în care noi aveam nr. 6, a sosit grupul de piloţi, care urmau să conducă nava pe canal şi am pornit spre Port Said, unde am ajuns în două zile, deoarece la punctul Ismaillia şi ceva mai sus, pe canal, erau drăgi, care curăţau şi adânceau canalul.

În Port Said am făcut aprovizionarea cu alimente şi carburanţi, iar pe la ora 5 dimineaţa am ieşit din golf şi am pornit la drum spre ţară. Marea Mediterană era destul de liniştită şi am navigat fără evenimente, dar când am trecut de Capul Maleea am stat în derivă aproape o oră, ca să schimbăm un injector şi o supapă de evacuare arsă.

Când mai aveam câteva zeci de mile marine până la intrarea în strâmtoarea Dardanele, cerul s-a întunecat, un vânt rece dinspre N-V a început să sufle din ce în ce mai puternic şi pe Marea Egee se ridicau valuri de 4-5 metri înălţime. Noroc că am depăşit centrul furtunii, hula a încetat treptat şi seara treceam prin dreptul Capului Baba, apoi intram în strâmtoarea Dardanele, unde era, din nou, linişte deplină, iar dinspre apus

ne privea soarele în asfinţit. Nava noastră se deplasa semeaţă şi se auzeau doar motoarele duduind.

Mă gândeam: Dacă nu ne oprim la Istambul, mâine, pe la 4 dimineaţa, ieşim din Bosfor şi intrăm în Marea Neagră, iar în cursul nopţii poate ancorăm în rada exterioară a portului Constanţa. Mi se făcuse dor de acasă, de soţie, de fetele mele pe care le lăsasem dormind când am plecat atunci, în miez de noapte, la vapor pentru a pleca în voiaj.

Aşa mi se întâmplă de fiecare dată când ne apropiem cu nava de Constanţa. Mai sunt şi zile când Marea Neagră este supărată pe noi şi ne primeşte cu furtună puternică, întârziindu-ne apropierea de casă.

III
ALHAMBRA

- Ce poţi să-mi spui despre portul Barcelona? l-am întrebat eu. Anul trecut am primit nişte fotografii de la o nepoată care locuieşte în oraşul Udine din Italia, cu unele peisaje din Barcelona, cu Marea, plaja şi nişte imagini dintr-un parc. Mi s-au părut frumoase.

- Barcelona face parte dintr-o salbă de staţiuni balneare de pe ţărmul de Sud al Spaniei, pe care Marea Mediterană le scaldă din belşug tot timpul anului, a răspuns AF, care a rămas, apoi pe gânduri.

- La ce te gândeşti?

- Vreau să-mi aduc aminte de perioada când am fost cu nava în portul Barcelona, ca să-ţi povestesc un episod pe care l-am trăit în cetatea Alhambra şi care m-a impresionat foarte mult prin frumuseţea şi ingeniozitatea constructorilor ei. Îţi spusesem că sudul Spaniei are o salbă de staţiuni. Da, sunt staţiuni balneare, dar şi oraşe sau cetăţi cu vechime de peste o mie de ani: Toledo, Sevilla, Andaluzia, Barcelona, precum şi Granada şi Alhambra din districtul Cordoba.

La sfârşitul lunii aprilie 1985 mă aflam cu nava în portul Barcelona. Cum eram liberi 3 zile de 1 Mai, portul nu lucra, la navă nu aveam ce face, am plecat în parcul central să ne plimbăm şi să trimitem familiei, la Constanţa, câte o vedere din port. Pe la ora 9°° dimineaţa ne odihneam – eu şi un alt coleg de la punte – pe o bancă în parc. Pe banca de vis-a-vis, pe aceeaşi alee, erau doi tineri, care tot priveau spre noi. Nu i-am băgat în seamă, dar unul dintre ei a venit la noi şi ne-a întrebat:

- V-am auzit vorbind.româneşte. Sunteţi români?

- Da, am răspuns eu. Şi dumneata eşti român?

- Sunt român numai pe jumătate. Mama mea este din Galaţi, dar din 1962 a venit aici, în Barcelona, prin căsătorie.

Eu mă numesc Pablo Ramirez, iar cel de acolo este fratele meu, Adrian. Vino, Adrian! i s-a adresat el fratelui său.

Când Adrian s-a apropiat de banca noastră, Pablo l-a informat: dânşii sunt din România.

I-am invitat să se aşeze pe bancă lângă noi şi apoi ne-am prezentat şi le-am spus că suntem marinari şi nava cu care am venit se află în port. Din discuţii am aflat că Pablo este student la facultatea de Litere, iar Adrian este elev în clasa a X-a la liceu şi că locuiesc cu familia lor pe B-dul Ramblas, lung de aproape 2 km, care ajunge până în port Barcelona.

- Nu vreţi s-o cunoaşteţi pe mama? ne-a întrebat Pablo. S-ar bucura foarte mult să vă vadă. Mereu ne povesteşte câte ceva din România, despre care ne spune că este o ţară frumoasă şi bogată. Ne-a promis că ne va duce odată în România, de aceea a insistat să învăţăm cât mai bine limba română. Eu ştiu mai mult, dar fratele meu nu prea ştie, pentru că nu prea vorbeşte româneşte.

De fapt, eu am avut în liceu un coleg de clasă român – tot pe jumătate ca şi mine – tatăl lui era din România, iar mama din Spania.

Pablo era destul de vorbăreţ şi ne-a povestit mai multe episoade din familia lor, iar când ne-am ridicat de pe bancă, cu intenţia să căutăm un restaurant ca să mâncăm şi să bem ceva, acesta a insistat:

- Vă rog să nu ne refuzaţi! Faceţi-ne plăcerea să ne însoţiţipână acasă la noi! Nu este departe de aici, iar mamei i-ar face mare plăcere să vă vadă.

- Ce facem, Mihai? îl întreb eu pe colegul meu.

- Dacă nu este departe de aici, au zic să mergem. Abia este ora zece şi un sfert. Nu vom sta mult, mai spune acesta, privindu-şi ceasul de la mână.

- Mergem! i-am răspuns eu lui Pablo.

- Ce bine! Pentru mama va fi zi de sărbătoare.

Am ajuns în câteva minute şi bucuria Marianei Ramirez a fost explozivă, când i-a spus Pablo, din uşa de intrare: „Dânşii sunt marinari din România!"

- Intraţi, vă rog! Mă bucur mult şi ... şi ... ochii i s-au umplut de lacrimi, pe care se chinuia să le îndepărteze cu dosul palmei. I-am sărutat mâna, ne-am prezentat numele, apoi ne-a invitat să ne aşezăm pe nişte fotolii largi îmbrăcate în piele, iar ea şi fiii săi s-au aşezat pe o canapea în faţa noastră.

Pablo i-a spus cum ne-a văzut pe banca din parc şi auzindu-ne că vorbim româneşte, a venit la noi şi am stat de vorbă, apoi ne-a invitat acasă la ei.

- Bine ai făcut, Pablo!îl laudă ea. Când aud vorbindu-se româneşte, îmi trece dorul de România.

Eu m-am născut în oraşul Galaţi, iar în 1959, fiind studentă la Facultatea de Chimie Industrială din Galaţi, l-am cunoscut pe Temo Ramirez, actualul meu soţ, student în acelaşi an cu mine. În ultimul an de studii am hotărât să ne căsătorim, iar după terminarea facultăţii, am venit amândoi în Spania, la început în Catalunia, apoi, după doi ani, ne-am stabilit definitiv în Barcelona. Scuzaţi-mă! Am emoţii şi nu prea îmi găsesc cuvintele româneşti; pe unele le-am mai uitat, dacă vorbesc mai rar; mai fac exerciţii ci fiii mei, mai ales cu Pablo, dar în casă vorbim spaniola.

- Mama, de ce nu le spui că şi tata ştie să vorbeşte româna? o întreabă Adrian, stâlcind cuvintele.

- Da, Temo ştie să vorbească româneşte. Cred că şi el va fi bucuros să vă cunoască, dar acum este plecat la o întâlnire politică. El îi zice „întrunire".

Am lucrat amândoi în alimentaţia publică, dar de un an şi jumătate eu nu mai lucrez. El este director în Administraţia Districtului Cordoba.

Vreţi să serviţi o îngheţată catalană cu fructe?

- Nu, doamna Mariana! am spus eu. Nu vă deranjaţi! Noi am venit să vă vedem, doar, când am aflat că sunteţi din România.

- Aici mi se spune Maria, peste tot. Mariana se obişnuia pe la noi. Poate şi în alte ţări, dar aici...

- Doamna Maria, am auzit că aproape de Barcelona există o cetate medievală numită Alhambra. Despre ce este vorba? am întrebat-o eu.

- Acolo a fost Pablo şi mi-a povestit şi mie că este o construcţie de prin anii 1200 d H, la care s-a lucrat peste 150 de ani, dar eu n-am ajuns, încă, să o vizitez.

- Este departe de aici?

- Este la distanţa de 50 km de aici, în munţii Andaluziei, a răspuns Pablo în locul mamei sale. Alhambra este în sud-estul districtului Granada din regiunea Cordoba, precizează el, adăugând: „este o cetate arabă foarte frumoasă, care merită să fie vizitată. Este unicat, o capodoperă lucrată în filigran de aur". I se mai spune Castelul Roşu sau Castelul Regelui. Am vizitat-o şi eu anul trecut. Vreţi să mergeţi acolo? ne întreabă el.

- Da, noi avem trei zile libere de 1 Mai, când portul nu lucrează şi am fi vrut să mergem acolo, dar este departe şi renunţăm deocamdată, am răspuns eu.

- Dacă doriţi, mergem împreună, cu maşina noastră. Şi Adrian vrea s-o vadă pentru că la anul vrea să dea examen la Facultatea Bel-Art – secţia pictură. Vom ajunge într-o oră. Ce spuneţi? ne întreabă Pablo.

- De acord! am răspuns, privind spre Mihai, care a acceptat tacit.

- Este ora 11^{30}. Până la 12^{30} ajungem, ne asigură Pablo, iar până la ora 16^{00} suntem înapoi acasă.

- Vă aştept la masă! ne strigă Maria din prag. Va fi acasă şi Temo până diseară, a adăugat ea amestecând cuvintele româneşti cu cuvinte spaniole.

%

Maşina lui Pablo, un Fiat 1300, bine întreţinută, ne aştepta în garaj. Am urcat toţi patru în maşină şi am ieşit din Barcelona prin partea de Nord-Est, apoi am intrat pe şoseaua ce ducea la Granada, iar de acolo la Cetatea Alhambra. Când am ajuns la poalele munţilor Andaluziei, am coborât, maşina a fost parcată lângă o cabană şi noi am pornit pe jos, pe cărări întortochiate de munte.

- Avem de parcurs vreo 250-300 metri şi ajungem la un zid în care vom da peste o poartă de lemn.

Cei 50 km i-am parcurs peste câmpia imensă din ţinutul Andaluziei, sub un soare torid, iar când am intrat în zona oraşului Granada, razele soarelui ne orbeau, reflectând lumina ce se întorcea dinspre pereţii albi ai caselor pe lângă care treceau şi eram cam obosiţi şi înfierbântaţi, încât Pablo ne-a propus să ne oprim puţin la umbra copacilor, ca să ne mai răcorim.

- Cetatea, această fortăreaţă legendară, a fost construită din cărămidă, iar zidurile ei au o grosime de trei metri – ne informează Pablo. Construcţia ei a durat 150 de ani, sub stăpânirea a mai multor regi musulmani, care erau hotărâţi să ţină în stăpânirea lor peninsula Iberică. Fortăreaţa este prevăzută cu 40 de turnuri de pază şi apărare.

După zece minute de urcuş am ajuns la un zid în care era practicată o poartă din lemn, cu portal deasupra. Poarta fiind deschisă, nu era nimeni să ne oprească şi am trecut mai departe, urcând spre pădure pe un fel de drumeag, printre nişte copaci înalţi şi groşi, având coaja crăpată, ale căror coroane se

împreunau deasupra drumului, formând un tunel verde, umbros, dar şi răcoros. De undeva, din apropierea drumului, se auzea susurul molcom al unui pârâiaş pe care nu-l vedeam, iar din copaci ne însoţea un tril de păsărele care zburătăceau prin desişuri, însoţindu-ne apşii.

- Este vreun pârâu prin apropiere? întreb eu.

- Da, este râul Daro, apoi, mai încolo, râul Jemil (Gemil), răspunde Pablo. Iată şi zidul roşu, care înconjoară cetatea Alhambra! ne atenţionează el.

- Vom intra, dar nu văd poarta, spun eu.

- Poarta este mai spre dreapta. S-o vedeţi cât de frumoasă este! Acolo are un om de pază, care ne va îndruma spre clădirea din faţă unde vom găsi ghidul.

... Am găsit poarta destul de repede – era o adevărată operă de artă, lucrată în stil arab, având gravată pe ea o palmă deschisă, iar mai jos o cheie: poarta era vopsită în culoarea roşie.

- I se spune „Poarta dreptăţii", îmi şopteşte Pablo ca pe o mare taină. Hai să intrăm! ne îndeamnă el.

Am intrat, dar nici aici n-am găsit pe nimeni şi ne-am continuat drumul mai departe, până când am ajuns pe o poiană, în forma unei terase destul de înalte, de unde se putea vedea toată panorama ţinutului , cu casele lui vopsite în alb, printre care şerpuia un ghem de drumuri, care se îndreptau în toate părţile. Pablo mergea înaintea noastră.

- Dar cetatea unde este? l-am întrebat eu.

- Este sus pe stâncă, mi-a răspuns el. Vom vedea curând şi acel palat, aşteaptă puţin! Este un palat misterios, încărcat cu poveşti de dragoste şi de moarte, aşa cum ne-a rămas de la musulmani după plecarea lor de aici în anul 1492 – aşa cum stă scris în istoria noastră, a Spaniei.

Am continuat să mergem, dar întâlneam tot copaci cu frunzişul dens, dar nu vedeam nicio poartă în spatele lor şi nicio

faţadă de clădire impunătoare, aşa cum mă aşteptam să apară. Ne-a întâmpinat doar o linişte profundă şi printre copaci dansa o lumină jucăuşă, care alterna, din când în când, cu umbrele copacilor.

Când am ieşit din pâlcul de copaci am dat de a treia poartă, tot deschisă. De aici am început să urcăm pe o cărare în pantă, la capătul căreia ne-a apărut frumoasa Cetate Alhambra – ca o apariţie neaşteptată – şi am pătruns în coridorul ei lung unde, spre mirarea noastră, am fost întâmpinaţi de o expoziţie de culori şi piese a căror strălucire îţi lua ochii.

După ce am plătit biletele de intrare, am pătruns într-o sală în care se găseau mai multe persoane. O femeie tânără – ghidul - destul de firavă, ne-a luat în primire şi ne-a condus prin toate încăperile destinate să fie vizitate de public.

„Ne aflăm în cetatea Alhambra, numită şi Palatul Regilor – a început ghidul, cu glasul ei subţire. Bogăţia de arabescuri şi obiecte din aur demonstrează că arabii au dispus de uriaşe cantităţi de aur şi pietre preţioase. La construcţia şi decorarea încăperilor pe care le vedeţi a lucrat un număr impresionant de meşteri pricepuţi, care au creat acest paradis. Sunt lucrări care-i întrec şi pe arhitecţiifagurilor de miere – albinele. Arabii au rezistat aici între secolele 9-15, în ţinutul Granada şi după ce au pierdut celelalte teritorii, cu cetăţi cu tot, din celelalte zone ale Spaniei".

%

- În acea cetate, te rog să mă crezi, am simţit că trăiesc „Legenda Orientului" despre care am citit cu ani în urmă – a spus Aurel Fotescu. Acolo toate legendele vorbeau despre palate minunate suflate în aur precum şi despre încăperi ai căror pereţi şi tavane erau placate cu monturi din pietre preţioase, la

fel şi pe coridoarele acestora. Acelaşi lucru vedeam şi aici, în interiorul acestei cetăţi. Erau decoraţii care întreceau în fineţe cele mai fine dantele lucrate de mâna omului, având luciri intense de aur, rubine, ametist şi alte asemenea bijuterii preţioase.

În grădină erau chiparoşi, mirţi şi merişor, toţi tunşi ornamental şi aliniaţi geometric, iar între ei erau legaţi prin bolţi şi forme arcuite, iar mai jos se aliniau lizierele şi parapetele de verdeaţă, susţinute de cărămizi egale, frumos aliniate; mai departe se vedeau scări de majolică, ronduri de flori, bănci, bazine de apă şi fântâni arteziene susurând în cascade apa dinspre rezervoare spre flori, foarte multe flori de diferite culori şi o vegetaţie luxuriantă de junglă şi alta tropicală, cu liene şi palmieri. Totul se prezintă ca un rai artificial, semnificând, însă, un intim vis maur.

Tavanele erau ornamentate cu faianţă, aur, cu culori şi gravuri, având o geometrie infinită, dar precisă, în care acestea se amestecă cu dantelele, brocartul cu filigranul şi cu bijuteriile, adevărate comori de basm.

Peste tot este un lux pentru care nu ajung cuvintele să fie redat în totalitate; pare să fie o iluzie ce a fost proiectată pe pereţi sau o vrajă pur optică, ca un fel de val de vrajă, care ne îndeamnă să credem că aici viaţa este un vis.

Aerul era plin de miresme ameţitoare şi de muzica şuvoaielor de apă din fântânile arteziene – miraculoasa invenţie a arabilor care au căutat toată viaţa apă în deşert.

Încăperile din impunătorul edificiu reprezintă o realizare de excepţie a proiectanţilor şi arhitecţilor arabi din secolul al X-lea. Totul era îmbrăcat în aur, strălucind orbitor. Arabii aveau mult aur şi pietre preţioase, luate de la popoarele pe care le învinseseră în lupte.

Totul în jur îmi dădea senzaţia că trăiesc într-un basm, ceva magic, paradisiac. Cel mai mult m-a impresionat acel

spaţiu de vis din spatele grilajelor din curtea şi grădina de mirţi, unde trăiau zânele – fostele soţii ale sultanilor. Acolo era o feerie, iar ele se plimbau vesele, ascultând ciripitul păsărilor şi cântecul fântânilor ale căror şuvoaie de apă susurau peste tot, fără oprire. În tăcerea din jur, mi se părea că aud aevea glasul acelor „zâne", fostele soţii sau iubite ale sultanilor arabi, ultimul dintre ei fiind Boabdil, care a mai stăpânit Granada cu cetatea ei minunată Alhambra, situată între râurile Daro şi Gemil.

Deodată am tresărit. Vocea subţire, metalică a ghidului nostru m-a scos din visare, reluând prezentarea:

„Cetatea Alhambra, situată în partea de S-E a districtului Granada şi a fost construită pe acest colţ de stâncă, aşa cum observaţi şi dumneavoastră.

Zidurile care o înconjoară au o lungime de 3,5 km, o grosime a zidăriei de 3 metri şi este prevăzută cu 47 de turnuri de apărare. I se mai spune Palatul Regilor sau Paltul Roşu, fiind împărţită în două: Curtea Reginelor şi Curtea Mirţilor.

Istoria pe aceste teritorii începe în secolul al IX-lea, când Spania a fost cucerită de Emirul Abd-Ur-Kahman al II-lea venit din Damask – Siria. El fugea din Siria, ţară care urmărea să-i stârpească pe arabi.

În deplasarea lui spre nordul Africii, acest emir, dispunând de o armată numeroasă, a reuşit să cucerească tot nordul Africii, iar mai târziu a făcut şi o incursiune în Spania, fiind însoţit de Abd-Es-Sanad, un mare cititor în stele, care i-a dirijat pe arabi – conducând caravana prin deşertul arab – apoi au trecut Marea Mediterană şi a ajuns pe teritoriul Spaniei.

Abd-Es-Sanad era deţinătorul „Cărţii Comorilor", arabii deţinând cantităţi mari de aur şi pietre preţioase, pe care le-au luat de la popoarele cucerite de ei în trecerea spre Spania. Dar ei au adus şi cultura arabă pe teritoriul Spaniei, cu un grad înalt de fineţe.

Aşezările lor s-au concentrat, mai ales în ţinutul Cordoba şi Granada, în acea zonă construind şi cetatea Alhambra, pe care o vizitaţi astăzi şi care a fost reşedinţa de lux a maurilor.

În perioada Imperiului Roman, în Sevilla a lăsat puţin din civilizaţia sa urbană, dar când romanii au părăsit-o, au lăsat aici ţăranul latin şi limba latină, pe care s-a suprapus cultura maură, foarte avansată, luxoasă şi decadentă aproape. Maurii aveau caracter nomad şi trăiau în corturi în oazele lor din deşert şi multă vreme şi l-au păstrat, dar pentru că în deşert găseau foarte greu apa, aici au construit fântânile arteziene care erau lăsate să curgă în permanenţă, pentru a ilustra visul şi coşmarul lor din pustiul Sahara unde sufereau de lipsa apei.

Au mai fost şi alte oraşe, ca: Sevilla, Toledo, pe care ulterior le-au pierdut, rând pe rând.

Timp de 150 de ani au durat lucrările Alhambrei, dar la terminarea ei putea rivaliza cu cetăţile din marile capitale cu luxul de care dispunea. Astfel, sub cerul albastru al Andaluziei, toate cântă bucuria, strălucirea, bogăţia şi frumuseţea vieţii. Este castelul din „1001 de nopţi". Andaluzia musulmană a fost stăpânită, pe rând, de trei regi mauri, cu vechile centre la Sevilla, Toledo şi Granada, apoi în cetatea Alhambra.

Califatul de Cordoba a fost instalat în anul 756 d Hr de dinastia Omeyazilor şi a durat până în anul 924, după care a urmat dinastia Almohazilor (924-1086-1174); în anul 1086 Califul Iosub-Ibn-Tasfin din dinastia Almoravizilor, l-a învins în lupte pe Alfonse al VI—lea, regele Castiliei; până în anul 1174 a domnit un alt calif, Ibn-Aldar-Rahman al IX-lea, calif al Cordobei. După moartea acestuia forţa Imperiului Omeiad a început să scadă".

%

Deodată AF s-a oprit, a oftat şi mi-a spus:

- Ia şi tu hârtiile astea pe care am notat cât am putut în aproape două ore cât am ascultat şi am văzut acolo! Sper să te descurci, că eşti băiat deştept, cum te ştiu eu.

Întrucât ghidul nu era deloc coerent în explicaţii şi trebuia să mai şi răspundă la unele întrebări ale vizitatorilor, n-am putut reţine totul.

- Nu-i nimic, am răspuns eu, la timpul potrivit le voi completa cu alte date.

- Măi, prietene, te rog să mă crezi că acolo am văzut o altă lume, o lume mirifică. Am ajuns la concluzia că spiritul ei nu poate fi înţeles doar cu simţurile exterioare în totalitate, mai trebuie neapărat şi acea privire interioară a minţii. După ce am părăsit Cetatea Alhambra eram ameţit; reţineam doar că se afla în districtul Garanada, ţinutul Cordoba din întinsa regiune a Andaluziei.

Şi, totuşi, trecerea mea prin acel colţ de lume a fost o experienţă unică de istorie şi cultură, iar frumuseţile dantelate, bogăţia expusă de aur şi pietre preţioase, fântânile vii, cântătoare, precum şi grădinile cu apă, soare, curcubee, mirţi şi celelalte, îmi stăruie şi azi în memorie, ca nişte fotografii color.

M-a impresionat mult istoria acelor fântâni cântătoare. Apa era adusă de pe râul Daro, iar artiştii şi constructorii fântânilor au făcut în aşa fel ca şuvoiul de apă să „cânte", imitând un ritual vechi arab, care le aducea în suflet coşmarul căutării sursei de apă în deşert, amintirea suferinţei lor. Din această cauză arabii nu economiseau apa, dimpotrivă, o lăsau să curgă permanent.

Deşi Alhambra era numită şi Palatul Regilor, m-a mirat faptul că toate încăperile vizitate erau de dimensiuni reduse – nu la fel ca în marile palate – iar acestea erau goale, fără

mobilier. M-am gândit că intersul organizatorilor a fost numai prezentarea artei - acele dantelării, filigran din aur şi pietre preţioase, cu care erau împodobiţi atât pereţii, cât şi tavanul şi „duşumeaua", care imitau covoarele persane.

%

Ghidul a făcut o nouă pauză, iar când am ajuns într-o încăpere mai mare – aşa cum există şi pe la noi în casele mari, numite saloane – a reluat: „Istoria acestui palat este încărcată de dragoste şi moarte. Alhambra este o carte care vorbeşte desprelumile trandafirii ale himerelor, aşa cum veţi auzi".

Pablo, care se afla lângă mine, mi-a şoptit: „Fii atent, că va povesti despre Regina Moraima!"

Aşa a fost. Ghidul ne-a privit blând şi a început: „Vă voi povesti istoria vieţii şi suferunţele Reginei Moraima, precum şi despre masacrul care a avut loc în acest palat, în timpul domniei regelui Boabdil, ultimul sultan al Granadei, care făcea parte din neamul Zbencer: Boabdil era în duşmănie cu cei din neamul Aben (dinastia Abenceregilor), care l-au minţit pe Boabdil că frumoasa lui soţie îl înşeală cu un abencereg. Din această cauză regele a devenit gelos şi a vrut să se convingă. Astfel, el a organizat un ospăţ în Palatul Alhambra, urmat de un turnir, urmând să-i măcelărească pe toţi duşmanii săi. A avut grijă să-l ţină arestat pe cel care răspândise această mare ocară cu 15 zile înainte de a se hotărâ judecata. Acela era unul din neamul Zegri".

%

Ne aflam în sala ambasadorilor, când Pablo îmi şopteşte din nou: „Priveşte pe fereastră! Ce vezi?" „Văd că în jurul cetăţii toate casele sunt văruite în alb, iar sus, pe munţii

Andaluziei este un strat strălucitor de zăpadă" i-am răspuns eu. „Sunt munţii Siera Nevada" mă corectează el.

%

Captivat de frumuseţile pe care tocmai le văzusem, parcă visam, iar glasul ghidului îl auzeam slab, venind de departe: „Când s-au împlinit cele 15 zile stabilite de rege, în prezenţa curţii şi a mulţimii adunate, a fost scos din închisoare acel zegri care răspândise marea ocară şi a fost dat semnalul începerii Tunirului".

De partea vinovatului s-au prezentat încă trei zegri, iar în apărarea onoarei Reginei Moraima s-au prezentat, să lupte, patru cavaleri îmbrăcaţi în mantale cusute cu fir de aur, iar pe chip purtau o mască, încât nimeni n-a ştiut cine sunt ei în acele momente. Unul dintre ei s-a apropiat de Regină şi a întrebat-o dacă vrea să lupte pentru a-i apăra onoarea, iar când aceasta a spus „Da", el a răspuns: „Rugaţi-vă pentru biruinţa noastră!"

Lupta a început: mai întâi s-au rupt lăncile, apoi au fost ucişi caii zegrilor, au continuat luptele cu sabia, trei zegri fiind ucişi, după care un cavaler a luptat cu ultimul zegri luptă cu cuţitele, ucigându-l şi pe acesta.

Dintre cavaleri n-a fost ucis niciunul. S-au apropiat de regină, i-au sărutat mâna, apoi au încălecat pe cai şi au plecat în galop. Abia peste mult timp s-a aflat că acei cavaleri viteji şi plini de suflet erau din Spania Creştină.

Conform datinei arabilor, victoria asupra zegrilor a însemnat că Regina era nevinovată.

Istoria noastră – reia ghidul – spune că după 800 de ani de lupte cu maurii, Granada a fost cucerită, însă Cetatea Alhambra rămăsese ultimul bastion maur din peninsula Iberică, până în 1842, când a fost încercuită şi asediată de trupele spaniole ale lui Ferdinand, care, timp de zece ani au privit cetatea dinafara zidurilor roşietice şi netede, fără să tragă vreun

glonţ, pentru a nu deteriora bogăţia de artă şi frumuseţe din acele palate vrăjite ale regilor. În ziua de 02 ianuarie 1852, înfometaţi şi loviţi de boli, maurii au fost nevoiţi să predea spaniolilor cetatea, acel paradis unic în lume.

Ferdinand şi Isabela, aflaţi pe podul de pe râul Gemil, când au văzut stagul Castiliei fluturând pe turnul de la Vela – cel mai înalt turn al cetăţii Alhambra – au descălecat de pe caii lor şi au îngenunchiat, plecându-se până la pământ, cu ochii în lacrimi, mulţumin lui Dumnezeu pentru acest dar. Peste puţin timp s-a auzit şi dangătul clopotului cel mare din turn, care consfinţea începerea sărbătoririi glorie Spaniei, dorită de spanioli, care durase 800 de ani. Acest eveniment măreţ a rămas până astăzi în amintirea locuitorilor spanioli, luminându-le trecutul.

Între mauri şi Ferdinand şi Isabela a intervenit un tratat care stabilea ca primii să trăiască liberi pe teritoriile lor, în religia lor, dar nouă ani mai târziu Ferdinand a încălcat tratatul, maurii s-au răsculat, dar au fost învinşi de armata spaniolă şi alungaţi din ţară.

Istoria mai consemnează că Ferdinand şi Isabela au fost înmormântaţi în Cetatea Alhambra.

De asemenea, Alhambra a rămas ca un testament ce dăinuie peste timp, pentru recunoaşterea calităţilor constructorilor mauri, care au făurit minuni ce produc uimire şi admiraţie şi în prezent, deşi Dinastia Nasrid s-a stins în 1852.

Ce s-a întâmplat cu Regina Moraima? se întreabă ghidul. Se spune că atunci când maurii au părăsit Alhambra, Moraima a refuzat să-l urmeze pe Boabdil, ascunzându-se undeva, în palat. Abia când Isabela a intrat în palat, Moraima i s-a înfăţişat, cerându-i să-i schimbe religia. A fost ascultată, botezată de însăşi Isabela, după care a plecat la o mânăstire din Spania, iar de atunci nu s-a mai aflat nimic despre ea" a încheiat ghidul.

%

Ne-am despărţit greu de Alhambra, dar Pablo ne-a dus cu maşina în oraşul Granada, într-o locantă unde am ascultat muzică arabă, am asistat la nişte dansuri arabe – mie mi s-a părut a fi ţigăneşti – dar erau foarte frumoase, expresive: am ascultat, apoi, muzică flamenco. Totul a fost ca în „O mie şi una de nopţi" cu Şzeherezada.

După amiază ne-am întors în Barcelona, plimbându-ne cu maşina prin Piaţa „San Jeume" care a fost forum roman.

- Este cea mai veche şi cea mai interesantă din oraş, îmi spune Pablo. Hai să vedem şi Primăria şi Palatul Generalitat! Apoi să vedeţi cât de lung este bulevardul Ramblas – de la Piaţa Catalunya, de unde începe şi până în portul de la Marea Mediterană sunt aproape 2 km.

Pablo avea dreptate. Era un bulevard lung, care împărţea în două oraşul, având restaurante pe ambele părţi, majoritatea având mese şi pe trotuarele din faţa lor. Nu lipseau pictorii de ocazie, care executau portrete „la minut" pentru orice doritor, la comandă.

M-a impresionat numărul mare de florărese, care vindeau flori şi alte plante neasemuite direct de pe trotuare. Mai jos am văzut statuia lui Cristofor Columb, navigatorul de origine portugheză care a plecat pe mare ca să le descopere noi drumuri navigabile pe mări şi oceane şi lumi noi, dar a ajuns în insula Paştelui, unde a trăit 25 de ani, ca un sălbatic – aşa cum scrie Daniel Defoe în cartea lui „Robinson Crusoe".

- Să mergem acasă la noi – ne-a propus Pablo. Mama a spus că ne aşteaptă să ne întoarcem la masă.

- Nu, Pablo! Este târziu şi trebuie să ne întoarcem în port, la nava noastră. Noi vă mulţumim pentru această călătorie, de care am fost încântaţi. Transmite-le părinţilor voştri mulţumirile noastre de români şi promisiunea că vom reveni la

voi, dacă vom ajunge din nou în acest port! Ne-ai oferit o zi minunată pentru care îţi mulţumim din suflet! Dacă vrei, du-ne până în port la dana 4!

Două săptămâni mai târziu am părăsit portul Barcelona cu amintirea Granadei şi Cetăţii Alhambra, pe care n-o pot uita nici astăzi. Nici ospitalitatea fiilor Mariei nu-mi iese din minte. Pablo încerca să ne ademenească să rămânem la ei peste noapte, pentru a discuta – pe româneşte – cu Temo, tatăl lor, cu care am fi putut merge la Panploma să urmărim corida cu taurii.

Pe drumul de întoarcere nu am avut incidente cu nava, motoarele au funcţionat bine şi în şase zile am ajuns în portul Constanţa. Rămăsesem cu părerea de rău că n-am vizitat muzeul Prado cu picturile lui Rafael, Goya, El Greco Velasquez, despre care Adrian, fratele lui Pablo spunea: „Ei zugrăvesc cu sufletul".

IV
Vestigii din Roma Antică. Columna

Din cele citite de mine de-a lungul anilor, am aflat că a existat o perioadă de decădere a Imperiului Roman, când Roma a fost încercuită de armatele lui Hanibal, venit din Cartagina. Istoria spune că Hanibal a fost singurul care i-a bătut pe romani de patru ori, dar când a ajuns la porţile Romei, acesta a renunţat şi a pornit spre Capua. Ofensaţi de aceste gesturi, mai târziu romanii au cucerit Cartagina pe care au incendiat-o, apoi au arat-o şi au presărat sare peste acel loc, pentru ca acolo să nu mai crească iarbă niciodată.

Capul Bon face parte din Tunisia, Înainte purta numele de Tir – oraşul Reginei Didona cea care a fondat oraşul

Cartagina împreună cu fenicienii greci. Tu cum ai văzut Roma, l-am întrebat eu.

- Până în anul 1986 – îşi începe povestirea AF – nu reuşisem să vizitez Roma, deşi învăţasem la şcoală despre războaiele dintre daci şi romani, apoi mai citisem câte ceva despre cele două ţări şi strămoşii noştrii comuni.

La 28 aprilie 1986 am plecat cu nava la Trieste, port aparţinând Italiei, încărcaţi cu ţevi şi nişte utilaje mecanice. De la Constanţa şi până am intrat în Marea Egee, nu am avut probleme de navigaţie, doar în apropiere de portul Pireus am trecut printr-o furtună de 5° pe scara Beaufort, care a ţinut circa o jumătate de oră, dar am depăşit zona şi marea s-a liniştit din nou.

Pentru a fi în siguranţă, comandantul a dat ordin pilotului să ţină nava cât mai aproape de coastele Greciei. Aşa am avut prilejul să studiez – de pe mare – Muntele Atos. Data trecută m-ai întrebat dacă am fost pe munte şi ţi-am răspuns că nu l-am vizitat, deoarece m-au speriat turiştii care au ajuns, în pelerinaj, pe Muntele Atos, care susţineau că drumul pe cărări de munte a fost greu şi n-au văzut mare lucru, în afară de biserica care poartă numele „Schimbarea la faţă" apoi au fost conduşi, în grup, până la vaporul care i-a adus până la munte. Tot ei mi-au povestit despre viaţa austeră pe care o duc acolo asceţii călugări voluntari, trăind în nişte chilii sărăcăcioase, răspândite în diferite locuri aride de pe munte şi sălbatice, izolaţi de restul lumii şi mereu în post şi rugăciune.

Într-o zi am luat binoclul de la comandantul navei şi am privit Muntele Atos de la bază şi până la vârf, cât am putut vedea. Era ora 14^{30} şi soarele cald lumina toată partea de sud a muntelui, în apropierea căruia navigam.

Are forma unei piramide uriaşe, care este îmbrăcată în păduri de stejar şi conifere până aproape de jumătate, dar de

acolo înspre vârf se văd stânci de piatră golaşe, roase de intemperii, având un aspect sălbatic şi arid.

Deşi intrasem în luna mai, crestele muntelui erau acoperite cu zăpadă – unii mi-au spus că zăpada rezistă acolo şi vara – când soarele o face să strălucească.

Muntele Atos este situat în peninsula Chalchida, care face parte din Arhipelagul Peloponez; el coboară în mare sub forma celor „trei degete": Casandra, Logos şi Hagionoros; pe degetul Hagionoros se află acest munte, formând un fel de poartă prin care se intră în golful Dafne şi care închide Marea Egee la orizont. Forma conică a vârfului său acoperă o parte din cer, dând senzaţia că adună toate luminile zilei, pe care le redă mai departe de strălucirea lui metalică.

Din pădurile de pe munte cobora până la noi un aer curat dar încărcat cu miresme de conifere, miere, tămâie (ambră) şi alte arome plăcute, care se amestecau cu mirosurile florilor castanilor, măslinilor sau ale chiparoşilor, care cresc la poalele muntelui, mai aproape de apă.

... Înaintam spre portul Trieste, lăsând în urmă Arhipeleagul Peloponez, cu stâncile lui din piatră, care păreau ieşite din albastrul pur al Mării Egee; valurile înspumate spală acele stânci de piatră, pe care cresc, din loc în loc, arbori pitici pese care trece o ceaţă subţire, ca o respiraţie, ce se împrăştie la adierea unui vânticel venit de pe mare.

Spre seară am trecut pe lângă insula Chefalone şi, navigând tot aproape de coastă, am intrat în Marea Adriatică. Pe măsură ce se aşternea înserarea cerul s-a întunecat, iar în jurul nostru s-a instalat un zid de nepătruns, ca o pânză neagră. Am urcat în cabina de comandă, unde comandantul dădea ordin timonierului să ţină cât mai aproape de coastele Albaniei, ca în caz de furtună puternică să ne putem adăposti cu nava în portul Duras; se ştie că în Marea Adriatică astfel de fenomene se produc destul de des şi se cer precauţii.

Navigam printr-o beznă de nepătruns şi, treptat, furtuna şi-a arătat forţa: valurile au început să lovească în corpul (coca) navei, din ce în ce mai puternic, iar vântul care venea dinspre larg a căpătat forţa 6, apoi 7 pe scara Beaufort, lovind din prova navei (Nord – Nord Est) şi opunând o mare rezistenţă la înaintarea ei, deşi motoarele trăgeau din greu. Când hula de fund a devenit tot mai puternică, n-am mai scăpat de ruliu şi tangaj aproape trei ore, până aproape de miezul nopţii.

De sus vedeam prova navei cum se scufunda sub val şi o aşteptam, cu inima la gât, să revină la suprafaţa apei, apoi se acoperea de alt val şi elicele ieşeau din apă, învârtindu-se în gol; vântul sporea ruliul, care ne zgâlţâia în părţi, încât abia ne mai puteam menţine în echilibru.

După ce am depăşit nucleul (centrul) furtunii, vântul a început să scadă în intensitate, valurile s-au domolit şi ele, încât ne-am continuat marşul spre Trieste, fără probleme, iar în ziua următoare am ancorat în rada portului Trieste pe la ora 16^{30}, dar în port, la dana de descărcare am intrat abia spre seară, în următoarea zi.

Având la mijloc trei zile libere – 1-2 mai şi duminica – când portul nu lucra, ne-am hotărât să plecăm cu trenul la Roma. Eram nouă membri din echipaj şi pe la 6^{50} am urcat în tren şi am pornit spre Roma, unde am ajuns pe la 9^{30}. Unul dintre colegii noştri mai fusese în vizită la diferite obiective şi vestigii şi astfel ne-a folosit ca ghid în multe locuri, aproape peste tot pe unde am umblat.

Roma, căreia i se mai spune şi Cetatea Eternă, este foarte frumoasă metropolă a Italiei, numai dacă poţi vedea terasele ei de la Pinzio, precum şi luminoasele ei grădini de la Fernesse; de pe Monte Palatino se poate vedea toată întinderea Romei şi toate peisajele ei mai importante. Însă Roma cuprinde şi ruinele trecutului, apăsate de istoriile prin care a trecut de-a lungul vremii.

Mai întâi am vizitat termele lui Diocliţian, apoi Coloseumul ruinat care era cufundat în tăcere şi în lumină şi care nu erau deranjate decât de vizitatorii – puţini la număr – care le mai treceau pragul, pentru că ele mai impresionează şi acum prin măreţia construcţiilor. De aici am reluat deplasarea, trecând pe lângă Vatican şi Bazilica Sf. Petru, iar de acolo am mers la Arcul de Triumf şi la Columna Împăratului Traian, un cilindru înalt de 63 de metri, încărcat cu metopele care prezintă principalele scene de luptă dintre legiunile Romane şi dacii lui Decebal, strămoşii noştri.

Iniţial, în vârful Columnei a fost fixată statuia împăratului Traian, dar în secolul al XVI-lea, pe timpul Papei Sixtus al V-lea, aceasta a fost înlocuită cu statuia lui Sf. Petru. Împăratul Traian a fost învingătorul germanilor şi dacilor.

Columna lui Traian a fost construită de arhitectul Apolodor din Damasc (acelaşi care a construit şi podul peste Dunăre de lângă Turnu Severin, pe care au trecut legiunile romane în Dacia în anii 101-102, 105-106 şi 109-112). Mai târziu, când Hadrian ajunge împărat la Roma a dispus omorârea acelui arhitect unic în vremea lui.

Ea a fost amplasată în Forul lui Traian la 12 mai 113. Ghidul care ne-a vorbit despre monument, ne-a spus că, la început toate frescele au fost din marmură albă, după care au fost pictate în culori vii, dar intemperiile vremii le-au degradat vopseaua, rămânând doar marmura.

Pe acel cilindru au fost fixaţi 19 tamburi, desfăşuraţi pe o bandă de 200 metri şi pe ea au fost înfăşurate 124 de episoade din războiul romanilor cu dacii, însumând peste 2500 de figuri – printre care şi Traian şi Decebal – strămoşii noştrii, spune apăsat de mândrie AF.

... În Roma, ca şi în majoritatea oraşelor italiene, există două tendinţe în arhitectura construcţiilor: arhitectura barocă fiind cea universală, cu originea în Grecia Antică, încărcată de

dantelării şi arhitectura etruscă, mai simplă, care s-a afirmat în Italia odată cu creştinismul.

Totuşi Roma tinde mai mult spre cea barocă, fiind şi limba ei maternă.

M-a uimit faptul că şi la ei există cerşetori la colţ de stradă, care cer „un soldo" şi sunt destul de mulţi.

În Roma există mai multe autostrăzi largi, dar în vechiul oraş poţi vedea case mici, vechi, în curţi la fel de mici, răspândite pe nişte străzi înguste şi întortochiate.

Totuşi Roma are ceva care te transpune înafara timpului. Cât timp am colindat prin Roma, am avut senzaţia că nu mă aflam acolo ca turist, ci pentru a mă reculege. Mă cuprinsese un fel curios de bucurie de viaţă, dar fără nevoia de a-i cere ceva vieţii, eram mulţumit doar pentru că îmi lăsa sufletul să se bucure liniştit şi liber, de ceea ce vede.

Înainte de a părăsi Roma, am trecut pe la Fântâna di Trevi, în apa căreia am aruncat şi noi câteva monede de metal. Un bătrân ne-a explicat că apa pe care noi o vedem rostogolindu-se în cascade, vine din nişte stânci artificiale – create de oameni. Totul este frumos acolo şi te invită să mai revii.

- Ai fost la Monumentul de la Adamclidi? îl întreb eu.

- Nu, nu am reuşit, fiind mereu plecat pe mare.

- Eu am fost în 1967. Este o copie fidelă a Columnei lui Traian din Roma.

Seara am mers la gară şi tot cu trenul ne-am înapoiat la Trieste, iar în zilele care au urmat a fost descărcată o parte din marfa din nava noastră, restul urmând s-o transportăm în portul Palermo şi-a continuat AF povestirea.

Într-o zi de miercuri, după amiază, am pornit spre noua destinaţie, ocolind peninsula italică prin sud, dar când am ajuns la Palermo, neavând loc la dană pentru descărcare, am ancorat

în rada portului, unde am fost nevoiţi să aşteptăm aproape o săptămână, în portul Cala.

Am obţinut o şalupă care ne-a dus pe uscat, în port, apoi am plecat în oraş şase dintre membrii de echipaj. Portul Cala este cam neglijat, mie mi s-a părut că este murdar şi plin de mizerie, la fel ca şi oraşul Palermo, la periferie, dar în centru este curăţenie, mai ales pe străzile centrale, unde şi casele sunt îngrijite.

Am observat că sicilienii au o calitate: nu prea am văzut cerşetori pe străzi, ceea ce spune că influenţa pe care au avut-o din partea spaniolilor a fost benefică, la fel şi influenţa culturii grecilor, apoi cea sarazină şi normandă, pe rând. Cultura „Renaşterii" s-a manifestat doat tangenţial asupra Siciliei, dar celelalte s-au suprapus peste cultura indigenă.

Mi-am adus aminte că Nicolae Bălcescu – istoricul, scriitorul şi revoluţionarul român de la 1848 a fost internat într-un spital din Palermo, unde a şi murit.

... Am vizitat, apoi, Capela Palatino din Palermo, care seamănă cu o scoică şi localnicii o numesc „scoica de var" din golful Palermo. Când priveşti spre vârful ei ameţeşti, deoarece are o înălţime de circa 300 de metri şi are coloane cu basoreliefuri pe fiecare capitel, de parcă ar fi alcătuită dintr-un ghem de ornamente şi scene legendare, cu multe lucrări în mozaic.

În Italia sunt multe locuri care merită să fie vizitate. Eu am avut norocul să călătoresc cu navele şi am ajuns în faţa unor adevărate comori de artă.

Se spune că în lume există numai două temple care îşi slăvesc şi îşi preamăresc întemeietorii şi anume: Partenonul atenian şi San Marco. Acesta din urmă l-am văzut în Veneţia prin 1982 şi pot spune că el constituie un elogiu adus gloriei, bogăţiei şi puterii Veneţiei.

Lumina care-l împresoară din exterior face aurul statuilor să strălucească orbitor, încât te uimeşte, transpunându-te într-o lume subpământeană în care odinioară califii arabi îşi păstrau pietrele preţioase şi aurul.

Astăzi, cei cu care am discutat ne-au spus că templul San Marco nu mai este decât un mausoleu în care se păstrează bogăţiile unor puteri apuse.

În Veneţia mai poţi vizita Palatul Dogilor Veneţiei numit şi Palazzo Ducale, care reprezintă măreţia acelei Veneţii a secolului 18, cu gondolieri, muzicanţi, dansuri cu măşti şi jocuri de cărţi în „rondotto".

Clădirea Palatului are forma de scoică şi este colorată în trandafiriu şi alb.

Veneţia sec. 18, cunoscută ca acea „Veneţie superficială", dar fermecătoare şi frivolă, trăia într-un carnaval continuu. Teritoriul oraşului este străbătut de un labirint de străzi care duc spre podeţe şi canale de apă pentru gondole.

Multe clădiri frumoase poartă în ele amintirea vremurilor de glorie ale Veneţiei, dar pe faţadele lor, din cauza apei sărate au aspect de lepră şi sunt pe cale să se năruie.

Veşnicul îndrăgostit de femei – Casanova – descrie într-o carte a sa scene din iatacurile amoroase, cu prilejul întâlnirilor sale cu femeile.

Peste câteva zile am descărcat restul mărfii şi, neavând altă marfă la întoarcerea spre casă am primit radiogramă de la NAVROM Constanţa să trecem pe la depozitele din Kiaton pentru a aduce 800 de tone citrice. Din portul Cala am ieşit în Marea Mediterană şi, trecând sprin strâmtoarea Passero, am pornit spre sud, pe o vreme însorită şi fără vânt. Ne bucuram toţi că ne întoarcem la Constanţa. Pe mare era o linişte profundă încât nu se auzeau decât motoarele „torcând" uniform, precum şi elicele care frământau apa la pupa, lăsând în urma navei un siaj lung, vălurit.

Dar, după ce am trecut de insula Papas, cerul a început să se acopere de nori negri şi dinspre S-V ne-a întâmpinat un vânt rece, apoi a început să plouă, la început cu picături mari şi rare, apoi în rafale din ce în ce mai puternice, pe măsură ce vântul se intensifica.

În dreptul Capului Matapan, vântul sufla cu forţa 7 pe scara Beaufort, iar pe la ora 20°°, când mai aveam aproape două mile marine până la Capul Malea, a ajuns la forţa 8,5 şi nava a intrat într-un ruliu şi tangaj continuu încât am fost nevoiţi să intrăm în golf pentru a ne adăposti. Peste trei ore furtuna s-a mai potolit şi am reluat marşul spre Kiaton, dar după ce am trecut de insula Parapolu, am mai mers trei-patru mile, după care ne-am oprit şi am rămas în derivă pentru a repara o turbină de la motorul principal. Remedierea defecţiunii s-a realizat într-o oră şi jumătate, după care am reluat marşul.

Încă o săptămână am stat în golf la Kiaton şi am încărcat marfa, după care am pornit spre casă. Marea Egee era liniştită, iar când am trecut prin strâmtoarea Dardanele, ne-a întâmpinat un răsărit roşu de soare şi o briză uşoară adia pe deasupra apei.

La Istambul am ajuns în timpul nopţii şi am primit pilot care ne-a scos din strâmtoarea Bosfor, coborând la Ramilli. Când am trecut de farul de la Anadolu, ne aşteptam să fie soare şi marea liniştită, dar am găsit Marea Neagră destul de agitată şi un vânt rece sufla dinspre N-E, ridicând valuri înalte de 5-6 metri; abia pe la miezul nopţii s-a mai potolit.

Pe puntea principală credeam că sunt singur, dar am auzit în spatele meu vocea şefului de echipaj: „Se vede farul de la Tuzla. Mai avem o oră şi jumătate de marş până la locul de ancorare, apoi vom fi acasă!" „Da" i-am răspuns eu.

V
O călătorie în arhipelagul Peloponez

România a avut legături comerciale cu Grecia de mai multe secole – unii susţin că aceste relaţii au rădăcini şi mai vechi, de pe vremea fenicienilor.

Deşi Grecia are un pământ prietenos, cu sute de insule şi insuliţe, datorită climei mediteraneene, pe acest pământ se cultivă multe citrice (portocale, lămâi, mandarine) şi măsline din care se obţine – prin presare – cel mai bun ulei comestibil.

- Cred că ai fost de multe ori în Grecia. Ai vizitat Acropole? îl întreb eu pe Aurel Fotescu, pe neaşteptate.

- Da, în anul 1986.

- Dar Oracolul din Delfi?

- Încă nu. Oracolul din Delfi este construit sus, pe muntele Parnas şi îţi trebuie timp mai mult ca să ajungi acolo şi să-l vezi cum trebuie. Îţi promit că la prima ocazie, voi face o vizită şi la oracol.

- Eu am citit într-o lucrare în care se menţiona că „după istoricul grec, Pliniu, Oracolul din Delfi era sanctuarul lui Apolo – zeul luminii, în interiorul căruia existau peste 3000 de statui, trofee şi tezaure, cu care Oracolul se mândrea, dar 500 dintre acestea au fost luate şi transportate la Roma de Împăratul Nero; în sanctuar au mai rămas doar şase coloane".

- Este posibil, dar încă n-am fost acolo să văd, zice AF. Totuşi, discutând cu pelerinii care l-au vizitat, mi-au spus că în interior au văzut multe coloane valoroase din marmură căzute pe jos, sfărâmate de acţiuni ale oamenilor sau de cutremure. Când voi face vizita îţi voi povesti totul.

Deocamdatp îţi pot spune câte ceva despre portul Pireus, care este şi şantier naval, apoi despre portul Salonic şi despre depozitele din golfurile Corint, Patras şi Kiaton, unde se

află depozitele de citrice, măsline şi alte mirodenii, unde am fost cu navele româneşti de mai multe ori.

- Te rog să-mi povesteşti! insist eu.

- Portul Pireus este situat în Arhipelagul Peloponez, din sudul Greciei, fiind cel mai mare şi cel mai vechi centru comercial, prin care sunt tranzitate mărfurile din Grecia şi înspre Grecia, venind din toată lumea.

- Într-un Magazin Istoric am citit că portul Pireus a fost fondat în anul 477 î Hr şi acolo au fost construite depozite, hambare, spaţii comerciale, case de schimb, etc, intervin eu. Mai târziu, prin anul 460 î Hr, acel port a fost legat de Atena – capitala de astăzi – prin două ziduri lungi. Este adevărat? întreb eu.

- Da, zidurile există şi astăzi, dar n-am văzut documente, ca să confirm când au fost construite.

În ceea ce priveşte Corintul, numit şi „Oraşul curtezanelor" cu peste 1000 de hetaire, era şi Templul Afroditei, ea însăşi o mare curtezană, dar care a decăzut din condiţia de zeiţă, de pe vremea când se scălda goală în apa mării în văzul tuturor; când şi-a schimbat acel obicei arhicunoscut, a schimbat marea cu cada de apă.

Grecii susţineau că zeii lor se deosebesc de oameni deoarece picioarele lor nu ating pământul. Realitatea, însă, era total diferită, zeii nu se străduiau deloc să se ridice deasupra slăbiciunilor omeneşti, mai mult, ei se înfruptau din tot ce oferea viaţa pe pământ oamenilor. Zeii nu trăiau pe stâncile pietroase, unde nu creştea nimic, dimpotrivă aveau şi culoarea roşiatică, de fier.

Localitatea Corint datează din secolul X î Hr şi a fost întemeiată de neamul dorienilor, venind din nordul Greciei, care i-au cucerit pe băştinaşi cu care s-au amestecat mai târziu.

La fel şi localitatea Patras, care este legată de Corint printr-un pod construit în anul 146 î Hr de către cotropitorii

localităţii din acea vreme. În anul 44 î Hr, romanii cuceresc Patras, iar sub conducerea Împăratului Caius Iulius Cezar, reconstruiesc podul. În Patras a fost răstignit pe cruce Sf. Apostol Andrei, discipolul lui Iisus Hristos. Andrei a creştinat populaţia din Dobrogea în anul 50 d Hr, când aceasta era stăpânită tot de romani şi se numea „Scitia Minor".

- Azi, crucea Sf. Andrei este indicator rutier la trecerile de nivel de cale ferată fără barieră, intervin eu.

- Dacă priveşti valea Corintului, cu Patras şi Kiaton când copăceii de citrice sunt înfloriţi sau citricele deja coapte, vei avea o privelişte minunată asupra acelor livezi care îmbracă dealurile, dar şi un parfum specific, persistent şi plăcut care îmbălsămează atmosfera încât ai senzaţia că te-ai trezit în rai, adaugă AF clătinând din cap şi pronunţând, cu mulţumire, fiecare cuvânt.

- În anul 1987 – continuă AF povestirea, mă aflam cu nava în oraşul port Pireus pentru a executa o remediere la sistemul de răcire cu apă dulce a circuitului exterior al motorului principal şi pentru că nu primisem aprobarea pentru intrarea în şantier, ancorasem în golf; fiind sâmbătă aveam de aşteptat cel puţin până luni.

Mai mulţi colegi am hotărât ca duminică să plecăm în oraşul Atena şi, după ce am ajuns în oraş, am plecat, cu grupul, să vizităm Acropole.

Partenon în limba greacă se traduce fecioară, iar ghidul care ne-a condus pe tot traseul, ne-a spus că acest Partenon (Panteon) a fost construit în anul 650 î Hr şi a fost închinat zeiţei Atena.

Construit de dorieni, cu arhitectura specifică lor, monumentul nu a fost atins de nimeni, timp de 1000 de ani, dar în anul 1687 d Hr a avut loc Războiul dintre turci şi veneţienii care locuiau în Atena, prilej cu care turcii au depozitat în interiorul monumentului mari cantităţi de praf de puşcă. În

timpul luptelor, din motive necunoscute, acesta a explodat şi a distrus o parte însemnată din construcţie.

Apoi am trecut pe lângă statuia Atenei Partenon care este înaltă de 10 metri, are ochi din email, coif şi lance, iar în partea de jos a coifului este un sfinx şi un grifon şi pe piept are o meduză.

Când am ajuns în subsolul de la Acropole am dat peste un aşa-zis muzeu din fragmente de statui despre care ghidul ne-a spus că este rodul răutăţii luptătorilor persani care, conduşi de Xerxes, au venit peste greci în războiul de la Salamina.

Deşi după atâţia ani a ajuns o ruină, monumentul mai are şi astăzi măreţia lui, fiind vizitat de turişti veniţi din toată lumea.

Nu prea am înţeles toate explicaţiile ghidului, dar privind exponatele din muzeu, am descoperit o placă comemorativă fixată pe un perete, de către profesorul şi arhitectul român Grigore Tocilescu, care a vizitat Acropole cu un grup de studenţi români pe care-i însoţea la Atena în 1956.

... De acolo am fost conduşi în teatrul „Dionisos", unde am văzut fotoliile din marmură – deja îngălbenite de trecerea timpului – în care au stat notabilităţile oraşului Atena, cu forma trupurulor săpată în ele.

Spre seară ne-am întors în Atena şi de acolo, în port Pireus, la navă.

- În ziua următoare am aflat că patru dintre colegii noştri se pregăteau să plece cu un vaporaş în insula Santorini. „Hai cu noi, că tot nu avem ce face până săptămâna viitoare, când ne va veni rândul la dana de încărcare!" reia AF povestirea.

Auzisem că Santorini este o insulă unică, de natură vulcanică, născută din mare cu mulţi ani în urmă. Am urcat pe vaporaş şi acesta a ieşit în largul mării. Mai întâi ne-am îndreptat spre oraşul egiptean Alexandria, a oprit pentru câteva minute lângă insula Milos, unde au coborât câteva persoane,

apoi a reluat marşul spre insula Santorini. Când ne-am apropiat de ea, am observat că are forma unui semicerc şi iese din apă împreună cu nişte stânci abrupte, golaşe şi destul de agresive.

Chiar înainte de a acosta lângă Snatorini, ghidul care ne însoţea a început să ne explice că aceasta are o suprafaţă de 30 km x 4,5 km, are o compoziţie de roci vulcanice şi zgură neagră, cu tentă roşietică; în vara anului 1925 pe insulă s-a produs o explozie vulcanică care a produs panică mare printre locuitorii ei, care aveau acolo case şi terenuri agricole.

Ne-am apropiat şi am intrat în semicercul dinspre răsărit, care seamănă cu un amfiteatru şi care închide golful din trei părţi. Vaporul a ancorat, iar noi am coborât şi am urcat pe insulă, unde am dat peste un peisaj care îţi tăia respiraţia.

„Istoria ne spune că în urmă cu 3000 de ani pe această insulă a avut loc o explozie devastatoare – spune ghidul – iar de atunci pământul de sub ea pare că se mişcă, parcă fierbe, de câte ori marea se dezlănţuie în furtună. Dar locuitorii de pe insulă s-au obişnuit cu acest fenomen, iar unii susţin că totul este o legendă".

Şi eu cred că este doar o legendă – îşi dă cu părerea AF – pentru că insula este vizitată de tot mai mulţi turişti în fiecare an, pentru că este un peisaj care merită să fie văzut. Înainte de a porni în interiorul insulei, am privit de sus spre golful în care era ancorat vaporaşul nostru. Se vedea atât de mic, de parcă era o bărcuţă, iar pescăruşii care şedeau în apă, pe crestele valurilor, se vedeau mici, ca nişte pete albe.

Conduşi de ghid, am pornit pe „Drumul Tirei" un drum alb, poros, care ducea spre aşezarea cu nişte case albe numită Tira, mergând pe lângă un zid vopsit în alb, pe muchia unei prăpastii. Casele păreau şi ele a fi agăţate de stânci cu o înclinare periculoasă.

Aşezarea numită Tira se află pe o pantă spre vest, unde locuitorii cultivă viţă de vie, singura care creşte pe acest teren

de zgură şi de cenuşă vulcanică; pe măsură ce urci panta, terenul devine alb şi poros, pe care au început să crească roşii pentru hrană.

Ghidul se opreşte şi ne spune: „Cei care află despre acest vulcan adormit de pe insula Santorini, încep să capete senzaţia că trăiesc o aventură, pe altă lume, în liniştea profundă, aproape muţenie totală, dar treptat pune pe ei stăpânire o emoţie, o aşteptare misterioasă, pe care ei o percep ca pe o ameninţare ascunsă, pregătindu-se ca, din clipă în clipă să izbucnească o furtună sălbatică şi mă întreabă: Când va fi? Încerc să-i liniştesc, spunându-le că va fi pace şi linişte în fiecare zi".

- Priveam de sus – continuă AF povestirea – apele albastre care înconjurau insula, încingând-o din toate părţile, iar soarele se oglindea în ea. Aproape de prânz, după ce am vizitat şi câteva case simple de pe insulă, ghidul ne-a anunţat că ne întoarcem la vaporaş. Ne-am ambarcat pe vaporaş şi am făcut drumul înapoi spre golful Kiaton.

%

Nava noastră era tot în ancoră, în golful liniştit, parcă era părăsită. Şeful de echipaj ne-a întâmpinat când am urcat la bord şi ne-a spus că pe navă sunt doar cei care fac serviciul de cart şi comandantul, iar ceilalţi au plecat să viziteze „Oracolul de la Delfi".

Mi-am adus aminte de tine şi m-am hotărât să-l vizitez şi eu. I-am întrebat pe colegii mei dacă vor să meargă cu mine şi am primit răspunsul: „dacă tot stăm aici, în ancoră, fără să facem nimic, poate ar fi mai bine să mergem la Delfi – a spus secundul, dar să vedem dacă putem pleca mâine, că de luni poate vom avea rând la depozite".

A doua zi am pornit toţi petru spre Delfi, străbătând un drum greu, pe cărări de munte, până am ajuns în orăşelul Delfi, aşezat pe muntele Parnas. Acolo, sus, pe munte, fiecare sătuc are trei sau patru biserici.

Oracolul se află într-un templu rotund, care are patru stâlpi şi o platformă din marmură, ce se termină cu trei trepte, tot din marmură, de jur-împrejur.

De la intrare ne-a luat în primire ghidul – femeie – care explica în limba engleză: „Oracolul este locul unde zeul Apolo prezice soarta oamenilor. Sanctuarul a fost construit în anul 700 î Hr în cinstea zeului Apolo, iar de secole, fără întrerupere, a fost vizitat, devenind treptat Centrul Spiritual al lumii antice. Legenda spune că acest Oracol prezicea voinţa zeiţei pământului – Geea – care exista în Delfi şi era reprezentată de Pytia – preoteasa Sanctuarului, supravegheată de fiul său, Pyton.

De-a lungul vremii acest oracol a fost vizitat şi consultat de toţi regii antici din zonă şi, treptat, a devenit loc de pelerinaj pentru greci, ca şi pentru cei din Orientul Mijlociu şi cel apropiat. Pelerinii interesaţi puneau întrebări care erau transmise preotesei Pytia, slujitoarea în viaţă a lui Apolo. Aceasta trăia în templu într-o abstinenţă totală şi timp de cinci secole au fost asigurate prezicerile şi onorabilitatea templului de bolboroselile fără sfârşit ale ei, din care nimeni nu înţelegea nimic. În templu existau şi nişte preoţi care făceau o „traducere" ambiguă a bolboroselilor Pytiei, în aşa fel încât să susţină anumite fapte întâmplate, dar care să coincidă cu prezicerile ei.

Oracolul din Delfi este situat la 3000 metri înălţime, pe un loc inospitalier, fără vegetaţie şi peste tot au crescut bălării prin care se plimbă şopârlele. Istoria Pytiei – analfabeta, care bolborosea şi nu vorbea, a rămas, încât şi azi acolo te întâmpină o lumină care te ameţeşte, strecurată în jur printre măslinii

bătrâni sau printre tufe de dafin înflorite. Oracolul a rămas cu tainele lui privind culisele destinului şi spectacolului pe care îl oferea cândva, dominat de cele două piscuri ale muntelui Parnas, care îi uimea pe pelerini".

%

Peste o săptămână am încărcat nava cu citrice de sezon, ulei de măsline, măsline şi ne-am întors acasă. Voiam să trec pe la tine, dar în timpul cât a fost descărcată marfa din navă, eu am supravegheat echipa din şantierul naval care a făcut o lucrare la un motor, apoi am plecat cu nava în Ucraina să aducem cox.

VI
Întâlnirea din parcul Primăriei

În toamna anului 1987 mă aflam în parcul central, din zona Primăriei oraşului Constanţa. Afară era cald, iar eu mersesem pe jos pe nişte străzi unde rezolvasem unele probleme de servici şi mă aşezasem pe o bancă să mă odihnesc puţin. La scurt timp, pe alee şi-a făcut apariţia AF, care trecea spre port. Ne-am salutat, apoi l-am întrebat:

- Unde te grăbeşti? Nu te-am văzut de câteva luni.

- Nu mă mai grăbesc deloc de la o vreme, mi-a spus el în timp ce se aşeza pe bancă. Am fost la Odessa, iar acum zece zile abia m-am întors de la Ravenna.

- De ce nu stai acasă?

- Merg să pregătesc nava pentru marş, că ne întoarcem la Ravenna cu seminţe de floarea soarelui. Este vorba de o

comandă primită de NAVROM să transportăm aproape 200000 tone floarea soarelui, cantitate pe care o încărcăm din portul Burgas – R.P. Bulgară.

- Povesteşte-mi, te rog, Cuma fost la Ravenna!?

- Mai întâi vreau să te rog ceva şi nu vreau să uit.

- Te ascult.

- Ştii că Mioara, soţia mea, n-a lucrat până acum, preocupându-se de creşterea copiilor. Acum fetele s-au mărit şi ar putea merge la servici, pentru că salariul meu nu ne ajunge să rezolvăm toate problemele familiei. Poate ştii tu undeva un servici pentru o femeie ca ea, ca să nu meargă la întâmplare.

M-am gândit câteva secunde şi i-am răspuns:

- Am un fost coleg de servici care este şef la detaşamentul de pază militarizată – Pielile Roşii – cum îi zic unii. Ştiu că angajează femei pentru pază şi control la intrările în diferite instituţii şi întreprinderi. I-ar conveni să lucreze acolo? Este un post liniştit şi nu este nevoie să iasă din punctul de control decât atunci când intră sau ies din întreprindere maşini cu marfă.

- Cred că i-ar conveni pentru început, răspunde AF.

- Atunci spune-i să treacă mâine pe la mine, pe la servici ca să-i spun unde să meargă, cum să procedeze şi cu cine să ia legătura.

- O trimit negreşit mâine.

- Asta fiind aproape rezolvată, te rog să-mi povesteşti, fie şi în câteva fraze, cum a decurs călătoria voastră la Ravenna!

- Încărcasem din portul Burgas 14790 tone de floarea soarelui – vrac în magazii şi în aug. 1986 ora 6^{15} am pornit spre Turcia. După vreo 15-20 M.m. parcurse, ne-a întâmpinat, în Marea Neagră, o ploaie torenţială însoţită de un vânt puternic, care sufla în rafale, care ne-a sâcâit până spre miezul nopţii, când am ajuns în dreptul farului de la Anadolu şi am intrat în

Rumilli, unde am primit pilot la bord, care ne-a condus până la Istambul unde am acostat şi a primit, de la o barjă 150 tone motorină şi două butoaie de ulei pentru motor. De acolo am reluat marşul spre strâmtoarea Dardanele, iar la ora 23³° am intrat în Marea Egee, trecând pe lângă Capul Baba, apoi pe lângă farul Malea, Capul Matapan, iar a doua zi pe la ora 14°° treceam pe lângă insula Venetico, apoi insula Sapientza şi în a doua noapte am fost opriţi şi controlaţi în Marea Mediterană de o navă militară. În ziua următoare, tot în Marea Mediterană, ne-a oprit o altă navă militară, care ne-a controlat marfa şi ne-a întrebat unde o ducem.

Discutând cu comandantul navei noastre, acesta mi-a spus că dacă menţinem viteza de marş, în trei zile putem ajunge în rada portului Ravenna.

N-a fost aşa. Peste o oră, când ne apropiam de capul Bon, am fost anunţat de ofiţerul de cart din compartimentul maşini că a luat foc „baleiajul", (zona din carterul inferior) al unuia dintre motoare.

Am oprit ambele motoare şi am stat trei ore în derivă, până a fost remediată defecţiunea, prilej cu care am curăţat nişte conducte şi am înlocuit două supape.

Am reluat marşul, iar în trei ore am ajuns la porto Casini – port pentru Ravenna – după ce am trecut pe lângă capul Pelagruzza. Am ancorat în rada exterioară, iar a doua zi, la ora 7³° a urmat controlul portuar şi s-a început operaţiunea de descărcare, care a durat apropae o săptămână de zile, din cauza unei ploi care dura o jumătate de oră, se oprea două sau trei ore şi iar începea. Între timp am primit de la NAVROM radiogramă că după descărcarea mărfii, să mergem la SFAX, în portul de lângă Alger, de unde urma să încărcăm fosfaţi. Astfel, când marfa a fost predată, am ieşit în rada exterioară unde au fost spălate şi uscate magaziile, în vederea primirii unor mărfuri noi, iar la ora 22°° am pus la drum spre Sfax. Când am ajuns în

dreptul farului de la Pelagruzza, am observat că cerul era întunecat şi n-a trecut multă vreme că a început să plouă, încât vizibilitatea pe mare era aproape de zero. Nava noastră emitea semnale sonore (acustice) din sirenă pentru a-şi anunţa prezenţa pe mare, avertizând celelalte nave care s-ar fi apropiat de ea, pentru evitarea abordajelor. Treptat, vântul s-a intensificat, ajungând la forţa 9 pe scara Beaufort, suflând dinspre S-Vest şi s-a dezlănţuit furtuna, care ne-a zgâlţâit timp de două ore, până când am depăşit zona, dar n-am scăpat de ploaie, care făcuse bălţi pe puntea principală şi ne-a afectat o cutie în care se aflau cabluri electrice, pe care le inundase şi am muncit aproape o oră să le remediem, în derivă.

- Sunteţi gata? m-a întrebat comandantul.

- Da, s-a remediat defecţiunea, i-am răspuns eu.

- Să-i dăm drumul că mai avem de parcurs încă 1349 M.m. până la Constanţa.

%

Am traversat zona spre Africa şi am intrat la rampa de încărcare fosfaţi din Sfax, unde a şi început opreaţiunea de încărcare, nefiind decât noi şi o altă navă din Portugalia. În 24 ore nava era deja încărcată cu saci de fosfaţi şi am reluat marşul spre Constanţa. În gând făceam socoteala: „Dacă mergem cu 11,5 – 12 noduri, în 5-6 zile ajungem acasă". Şi aşa am trecut pe lângă insula Sapientza, capul Matapan, capul Malea, insulele Mandilli şi Fosa, scăzând mereu distanţa rămasă de parcurs.

Trei zile mai târziu, bucuros că n-am avut nicio avarie la motor, iar vremea a fost bună, am trecut pe lângă capul Baba şi apoi am intrat în strâmtoarea Dardanele şi peste 24 de ore acostam în Buyuk-Dere, de unde am primit pilot la bord, care ne-a scos din zona strâmtorii Bosfor; la Rumilli pilotul a

coborât într-o şalupă, iar de la farul Anadolu am pus de drum spre portul Constanţa. De acolo mai aveam 178 M.m. şi abia aşteptam să ajungem acasă.

Îl priveam pe AF cum povestea. Ca toţi ceilalţi „lupi de mare" avea tenul bronzat, dar şi înăsprit de apa mării şi de vânturile care-i înmulţiseră şi ridurile, în special pe frunte, pe lângă ochi şi în jurul gurii şi nasului; dinţii lui sclipeau în contrast cu tenul, dar ochii îi erau trişti şi obosiţi de călătoriile permanente pe mări şi oceane. Încercam să-i găsesc o justificare spunându-mi în gând: „Toate lucrurile măreţe au în ele o doză de tristeţe şi de oboseală, deşi în unele se găseşte mai multă, în altele mai puţină".

%

Ne-am despărţit urându-i „voiaj bun şi vânt din pupa!" El a plecat în port, iar eu m-am întors la servici şi l-am apelat la telefon pe fostul meu coleg, Ionel, pe care l-am întrebat:

- Voi mai angajaţi femei pentru control laporţile întreprinderilor?

- Da, angajăm, dar nu prea mai vin, a răspuns Ionel. Ai pe cineva?

- Da, este o fostă colegă a mea din anii 1953-1957, are 40 de ani şi n-a mai lucrat de mult. Vrei tu s-o primeşti şi s-o chestionezi?

- Trimite-o mâine la mine. Dacă nu are probleme medicale şi poate executa turele de zi şi de noapte, nu există nicio piedică la angajare. Mai am 6 posturi libere pentru femei. Poate o oprim la birou, dacă îndeplineşte calităţi funcţionăreşti.

- Măi, Ionele, femeia a urmat şcoala Medie Tehnică de Marină din port; acolo am fost coleg cu ea şi cu soţul ei. Vezi ce faci, dacă îndeplineşte condiţiile!

- O aştept mâine. Salut!

Am anunţat-o pe Mioara Fotescu, ea s-a prezentat a doua zi la fostul meu coleg, care i-a dat fişă de angajare, a efectuat vizita medicală şi în câteva zile a început serviciul, pe care l-a prestat cu multă seriozitate.

În anul următor eu am plecat la o consfătuire profesională de câteva zile la Bucureşti, iar când m-am întors la Constanţa, am aflat că M F a fost lovită de o maşină pe trecerea de pietoni, când traversa B-dul Lenin (Bd. Mamai în prezent). Vestea morţii ei m-a zdruncinat sufleteşte. Îmi închipui cum a primit vestea AF, care n-a vrut niciodată să discutăm acest fapt.

VII
Portugalia văzută în fugă

În august 1989 mă întorceam cu nava de la Anvers. Transportasem acolo tablă laminată şi colaci de srmă groasă din oţel. Când am trecut de golful Biscaya şi ne-am apropiat de portul Wandelar, am fost opriţi să stăm în acoră până când vom primi pilotul care să ne introducă în ecluză pentru a ajunge în portul Anvers. Abia în a treia zi de la sosire am primit pilotul, care ne-a condus în dana nr 371, unde s-a început operaţiunea de descărcare, care a durat patru zile, cu unele întreruperi din cauza ploii.

Printr-o radiogramă sosită de la NAVROM Constanţa eram anunţaţi că va trebui să încărcăm pe navă 8500 tone de marfă, din care 4000 tone zahăr în saci şi 4500 şhrot pentru hrana animalelor în vrac, cu care urma să ne întoarcem acasă.

Odată descărcată, nava noastră a fost spălată, curăţată şi pregătită să preia marfa indicată, pentru care a fost mutată în dana 156 unde a fost încărcată întreaga cantitate de shrot, apoi în dana 175 pentru a prelua sacii cu zahăr, operaţiuni care au

durat şase zile, după care am primit pilot care ne-a trecut prin ecluză şi am fost scoşi în portul Wandelar, de unde am pus de drum spre Gibraltar.

Vremea era frumoasă, dar după ce s-a lăsat înserarea peste mare, s-a făcut frig şi vântul a început să sufle dinspre nord, lovind în babord cu valuri mari. Ne temeam că vom trece prin nucleul unei furtuni puternice, fenomen obişnuit în acea zonă, mai ales în golful Biscaya şi Casqnet, iar apa ajunsă pe punte putea să se infiltreze în magazii şi să ne deterioreze marfa.

Spre norocul nostru, am depăşit zona bântuită de furtună, am trecut şi prin golful Biscaya şi am căutat farul de la Finistere, aşa cum fac toţi navigatorii, după ce scapă din zona periculoasă. Noi eram bucuroşi că n-a fost nevoie să stăm la capă (adăpost) în unul din porturile de capă: Bristol, Cardif sau Vigo, iar acum navigam lin pe coasta vestică a Spaniei.

Deodată, la unul din motoare s-a auzit o bătaie puternică la cilindru nr.6, care s-a ntensificat treptat. Am cerut comandantului navei să oprim şi să vedem ce s-a întâmplat, dar remedierea nu putea fi făcută în derivă şi a trebuit să intrăm cu nava în portul Lisabona, până la care mai aveam 1-2 M.m.

S-a apelat Port-Control Lisabona, iar după explicaţiile primite, ni s-a aprobat intrarea în rada portului.

Era sâmbătă şi nu se lucra, portul fiind cufundat în linişte totală. Am rămas la bord, cu nava în ancoră până a doua zi, când a sosit o echipă din şantierul naval, însoţită de Autoritatea Portuară, care ne-a făcut controlul, s-a interesat de defecţiunea de la motor, dar ne-a spus că vom putea interveni abia luni.

Ni s-a aprobat, însă, să coborâm în port şi să vizităm oraşul Lisabona, ceea ce am şi făcut unii dintre noi. Astfel că, după micul dejun pe navă, ne-am îmbrăcat şi am plecat în oraş.

- Portughezii şi spaniolii vorbesc o limbă care seamănă cu cea italiană, se apropie mult şi de cea română, încât cred că vă înţelegeaţi relativ bine cu ei, intervin eu.

- Da, aşa este. Chiar ei când ne văd în uniforme şi ne aud vorbind româneşte, se apropie şi ne întreabă: „sunteţi de la România?", apoi nu mai scăpăm de ei.

Cu noi, în acea zi de duminică, era un coleg mai în vârstă, care venise de pe nava Suceva şi care avea prieteni în Portugalia. Chiar ne-a condus pe o stradă, a bătut la poarta unei case arătoasă, înaltă, de unde a ieşit un domn cu o ţinută impunătoare şi au vorbit ceva, după care omul i-a spus că „ar fi bine să treacă pe la Guido Rama, prietenul lor comun, cu care să ne însoţească în plimbarea prin Lisabona".

Când ne-a spus despre ce este vorba, am aprobat toţi şi, în drum ni s-a alăturat grupului şi acel Guido.

- Cum ţi s-a părut Portugalia? Dar Lisabona?

- Portugalia este o ţară mai mică decât România, are o populaţie care nu trece de zece milioane locuitori. Este situată în continentul Europa, „încastrată" într-un fel în vastul spaţiu spaniol, dar scăldată de apele Oceanului Atlantic în partea ei vestică, care pătrunde adânc în ocean printr-un pinten sălbatic, numit „Cabo da Roca" (Capătul Europei). Clima Portugaliei este relativ blândă, doar pe acel promontoriu se aude permanent vuietul valurilor înspumate şi ţipetele stridente ale pescăruşilor.

Oraşul Lisabona este frumos mobilat cu case din toate timpurile, având stil roman, african (maur) sau scoţian, după cum a fost stăpânită de unii sau de alţii. Există şi cartiere cu blocuri de locuinţe, dar cea mai importantă este pentru locuitorii Lisabonei Piaţa Mare, numită şi „Roşio" situată în centrul urbei.

De altfel, în oraşul Lisabona sunt trei bulevarde mari: Str. Aurului, Str. Argintului şi Str. Supremă, ultimul datând din anul 1755, fiind cel mai mare, cel mai lung şi cel mai lat dintre

toate, dar are nişte trotuare late doar de 0,50 m. Însoţitorii noştri ne-au spus că acel bulevard a fost construit de mult, de către Marchizul Pambal.

Tot plimbându-ne, am trecut pe lângă Universitatea „Coimbra" care este veche de secole şi constituie mândria ţării, la fel cum este şi „Salamanca" pentru Spania sau „Sorbona" pentru Paris.

Pe ţărmul Oceanului am văzut pieţe multe unde se vinde peşte şi unde nu lipsesc ţipetele, strigătele şi zgomotele, iar mai jos am întâlnit abatoare, restaurante şi taverne, în adevăratul înţeles al cuvântului; am intrat şi noi într-o tavernă ca s-o vedem.

Deasemenea, am văzut multe cafenele în jurul pieţei centrale, dar ceea ce m-a mirat, fiecare din ele era vopsită în culoarea partidului politic cu care simpatiza proprietarul ei.

Am intrat şi noi într-una din ele şi am băut o cafea, dar n-am putut rezista mult, deoarece era mult fum de ţigări, care te îneca şi o temperatură de 40° Celsius, iar zgomotele te asurzeau. Consumatorii erau mulţi marinari de diferite naţionalităţi, care sporăvăiau încontinuu. Ca să fii servit, trebuia să strigi tare. Am ieşit de acolo şi am mers pe o terasă, de unde se vedea Oc. Atlantic până deplarte în larg. Afară erau 20° Celsius şi am fost serviţi cu coniac la pahar, o farfurie adâncă cu alune prăjite, apoi cu câte o cafea. Am plătit şi am plecat mai departe.

„Hai să vă arăt casinoul nostru!" spune unul dintre însoţitorii noştri, privind spre mine hoţeşte, cu coada ochiului.

- N-am înţeles gestul lui, dar l-am urmat toţi, acceptând, mai mult din curiozitate, să pătrundem în clădirea casino-ului. Cei doi însoţitori ai noştri au luat loc la masa de joc, iar noi trei colegi am stat în spatele lor, în picioare. Cred că ai văzut şi tu cum arată o masă de joc? mă întreabă AF pe mine.

- Nu, prietene! răspund eu. Doar în filme am văzut şi am înţeles starea de surescitare, neastâmpăr şi aşteptare prin care trec jucătorii.

- Ai intuit perfect, au o stare greu de descris.

Masa de joc este rotundă, acoperită cu un material verde, textil, iar în mijloc este prevăzută cu o ruletă, multe numere pe margine, peste care trece o bilă; când viteza de rotaţie scade, bila se plimbă din ce în ce mai încet, întocmai ca un om obosit de alcool, dar trece de la un număr la altul, până când se opreşte de tot, sub ochii holbaţi ai jucătorilor.

Fiecare jucător de la masa de joc are în faţa sa, fie jetoane, fie teancuri de bani sau ambele, care acţionează după cum câştigă sau pierd sumele puse în joc.

Nu lipsesc nici crupierii, acei mânuitori dibaci ai greblei, care adună repede, cu profesionalism, dintr-o singură mişcare, banii şi jetoanele, grămădindu-i în faţa câştigătorilor sau trimiţându-i la casă; când s-a anunţat sonor „zero!", tot potul merge la casa casino-ului.

În timpul jocului am urmărit cu atenţie mimica jucătorilor. Toţi sunt transfiguraţi, le tremură mâinile, ceea ce le trădează starea psihică, emoţiile mari, ochii le sticlesc, au atenţia sporită şi trupurile lor încep să tremure, la fel şi mâinile, întocmai ca la animalele de pradă, când se pregătesc să atace vânatul.

Cel care a câştigat se repede lacom asupra teancului de bani, înfingându-şi în el degetele păroase, ca de păianjen; în acel moment scoate din el toată pasiunea şi patima nebunească pentru jocul de noroc.

Dar cel care pierde? Chipul lui are întipărită dezamăgirea şi, totuşi, nu renunţă la joc, dimpotrivă, încearcă să se redreseze şi ia câte un jeton pe care îl aşează în dreptul unui număr pe care îl crede norocos, după care aşteaptă să pornească bila şi, cu ochii fixaţi pe aceasta, n-o pierde din

vedere până când se opreşte. Dar bila nu se opreşte imediat, ea continuă să mai ţopăie câteva secunde în caseta rotundă, trecând peste numere şi astfel prelungeşte agonia; jucătorii o urmăresc cu buzele întredeschise, iar dinţii le clănţăne în gură. Cei care pierd se ridică de la masă şi ies din sala de joc ameţiţi, la fel ca beţivii în stare avansată şi îşi caută un loc pentru meditaţie; unii dintre ei nu mai au niciun venit, niciun sprijin din partea familiei lor, a rudelor sau prietenilor, nici posibilitatea de a împrumuta bani dela vreo bancă şi se sinucid. Însă, în cazul că cineva îi salvează de la sinucidere şi le plătesc datoriile, miracolul care-i stăpâneşte îi chiamă iar la masa de joc, dovadă că patima este mai puternică decât voinţa de a renunţa şi de a se salva.

Unii bărbaţi stăpâniţi de acea patimă, acţionează împotriva raţiunii chiar şi la dragostea unei femei care se oferă să-l salveze de la dezastru.

- Cred că în acest caz patima lor este inconştientă, spun eu. Raţiunea ar trebui să-i spună acelui om să se mulţumească cu suma pe care a câştigat-o şi să părăsească masa de joc înainte de a începe să piardă.

- Aşa au procedat însoţitorii noştri din Lisabona: unul a pierdut două jocuri, celălalt a câştigat un joc şi amândoi s-au ridicat de pe scaune, spunând: „Hai să mergem! Azi nu este ziua noastră norocoasă", pe când cei lacomi şi împătimiţi iremediabil continuă să joace – în speranţa deşartă – că li se va întoarce norocul şi vor câştiga.

Privindu-i, pe rând, mi-am dat seama că unii erau bolnavi de patima jocului, nu mai vedeau nimic în jurul lor, nu ascultau de prieteni, de rude, de familiile lor, care încercau să-i scoată de la masa de joc, pentru a nu se nenoroci. Deveneau foarte agresivi, lovind şi înjurând. Rămânea la masă zicând: „este ultimul joc!" după care iar pierdea, dar continua, zicând: „nu trebuie să mă dau bătut! Voi recupera, măcar o parte din

pagubă". Uneori mai câştigă puţin şi, în gând îşi zic că a fost o pasă norocoasă, bună pentru zorile unor vremuri mai bune, dar norocul nu mai vine şi iar pierde tot. Văzându-l pe vecinul de pe scaunul de alături că îşi trage în faţă banii câştigaţi, înebuneşte şi pleacă din local cu gândul de a se sinucide – uneori o şi fac, când nu mai pot înfrunta riscul.

%

De la Casino am plecat toţi, tăcuţi, fiecare cu gândurile lui. Mergeam pe stradă fără să vorbim între noi. Deodată, un coleg de-al meu ne-a invitat la un wyski în restaurantul Central. Am intrat. Înăuntru era răcoare şi puţină lume. Am luat loc în jurul unei mese şi dinspre „Oficiu" şi-a făcut apariţia un chelner tânăr, care ne-a întrebat:

- Ce vor să servească domnii?

- Coniac şi fripturi pentru toţi! spune colegul.

- Prea bine! Deci, cinci coniac şi cinci fripturi cu garnitură, apoi a plecat. S-a întors cu băutura, iat la ½ oră şi cu fripturile.

Între noi s-au purtat unele discuţii pe tema Casino-ului şi unul dintre portughezi a povestit cum s-a sinucis un verişor de-al său, care avea 3 copii, pierzând banii pe care îi obţinuse din vânzarea casei mamei sale. „Noi jucăm de plăcere" a spus Guido, dar uneori pierdem, alteori câştigăm. Trebuie să ştii să te opreşti la timp.

Seara ne-am întors la navă. Eu eram îngrijorat pentru defecţiunea produsă la motor. Aş fi vrut să-l demontez, dar am lăsat să constate cauza şantierul naval. Compania NAVROM a aprobat intervenţia la motor, dar a cerut să i se raporteze imediat cauza şi preţul lucrării.

%

Dimineaţa am mers personal la directorul Şantierului Naval, de unde m-am întors cu echipa de reparaţie. A fost demontată chiuloasa şi s-a constatat că pistonul nr. 6 era spart; a fost înlocuit. Cu acest prilej au fost curăţate supapele şi injectoarele. Am trimis la NAVROM valoarea facturii privind reparaţia şi cauza, iar după ora 18°°, în aceeaşi zi, am reluat marşul spre Constanţa, fără a mai avea vreun incident pe tot drumul, până în portul Constanţa.

VIII
File din istoria Turciei
(Discuţie purtată cu AF la el acasă)

- Aurele, te-am ascultat de multe ori cum îmi povesteai despre călătoriile tale prin diferite porturi, iar unele dintre ele m-au fascinat, încât am luat harta planiglob, precum şi alte hărţi ale continentelor şi am urmărit şi fixat cu creionul rutele pe care mi le-ai indicat.

Încep să fiu de acord cu expresia ta: „Am călătorit prin istoria popoarelor prin porturile cărora am trecut". Odată mi-ai amintit că noi, la istorie, am învăţat despre Imperiul Otoman care ne-a subjugat şi pe noi, românii, împreună cu ţările din peninsula balcanică, dar şi din jurul nostru. Da, am învăţat, dar după ce am terminat şcoala, eu nu m-am oprit, am continuat să caut mereu, să adaug la cele povestite de tine despre Istambul, cartierul Pera cu toate bazarele şi restaurantele lor, cele două poduri construite peste strâmtoarea Bosfor, Seraiul cu iubitele sultanilor şi alte date istorice care vorbesc despre fiinţa Turciei.

Astfel am aflat că poporul turc, după ce a străbătut toată Asia, a ajuns şi în peninsula Balcanică, traversând strâmtoarea Bosfor prin punctulGalipoli de astăzi. În anul 1300 turcii cuceriseră şi alte popoare în drumul lor spre sud, iar numărul lor crescuse atât de mult, încât s-a format Imperiul Otoman condus de sultani şi paşi, aşezându-se în Ancara, Constantinopole şi pe toată lungimea canalului de la Bosfor şi până la Dardanele, teritorii stăpânite de greci până la acea dată.

Oraşul Istambul a fost fondat de greci în anul 660 î Hr, dar la acea dată purta numele de Bizanţ, după numele cetăţeanului grec Bizas din Magara, acel emisar trimis de Comunitatea din Delfi să găsească „oraşul orbilor", pe partea asiatică a strâmtorii Bosfor. După destrămarea Imperiului Roman, în anul 1476, formându-se cele două imperii (de Răsărit şi de Apus), Împăratul Constantin a dat numele său oraşului Bizanţ, numindu-l „Constantinopole", iar turcii, după stabilirea lor definitivă, l-au botezat Istambul.

Astăzi este un oraş înfloritor, care înflăcărează imaginaţia oamenilor, pentru că acea putere misterioasă este alcătuită din frumuseţe, nobleţe şi farmec, amestecate cu poduri moderne peste strâmtoare, care fac legătura cu cele două continente (Asia şi Europa), unind astfel teritoriile aceluiaş Istambul, din care nu lipsesc bazarele de tot felul bine aprovizionate, comercianţii, cafenelele şi câinii vagabonzi.

- Pe malurile Bosforului s-au construit case noi, moderne, care coexistă împreună cu cele vechi, dar Biserica Sf Sofia şi Moscheia Albastră sunt de o frumuseţe impunătoare, fiind vizitate anual de mii de turişti, intervine AF.

Construcţia Moscheii Albastre a început în anul 1906 şi a durat doar cinci ani; sub cupola ei au loc 3000 de credincioşi.

La intrarea în strâmtoarea Bosfor, ca şi în strâmtoarea Dardanele, turcii au securizat multă vreme pătrunderea navelor străine, explică AF. Erau montate lanţuri groase din oţel, fixate

în ciment în digurile din cele două maluri, la care erau ataşate plase din metal împotriva submarinelor; sus, pe maluri, erau amplasate posturi de observaţie militare, dotate cu tunuri şi alte arme. Totul era verificat.

- Şi atunci cum se făcea trecerea prin strâmtoare? îl întreb.

- Când o navă primea aprobarea de trecere, un remorcher trăgea lanţul greu şi plasa într-o parte, după trecerea navei respective le fixa la loc.

Până în anul 1973, pe canal se circula foarte greu cu navele, în zona oraşului Istambul fiind mare aglomeraţie de nave de pescuit şi vaporaşe şi bărci, care făceau legătura între cele două maluri. Dar după ce a fost dat în folosinţă primul pod, traficul rutier de pe cele două maluri a preluat tot transportul de mărfuri şi persoane. Este un pod modern, lung de 1074 metri, la acea dată (30.08.1973), fiind cel mai lung pod suspendat din Europa, susţinut de cabluri groase de oţel de diametru 0,60 m., aflat la înălţimea de 64 metri deasupra nivelului apei din canal; cu o lăţime de 32 metri, podul are o cale de rulare cu şase benzi de circulaţie.

Ulterior a mai fost construit un pod peste canal tot în apropierea zonelor aglomerate, de aceeaşi lungime şi lăţime, precum şi aceleaşi utilităţi (Podul Galata).

Într-o dimineaţă de mai, trecând pe sub acel pod, am văzut localnici turci trecând pe pod îmbrăcaţi de sărbătoare şi purtând turbane pe cap; peste puţin timp oraşul s-a animat, se auzeau bătăile gongurilor şi chemarea la slujbă a muezinilor, către credincioşii lor musulmani. Priveam de pe navă vârfurile pleşuve ale munţilor asiatici (Taurus şi Antitaurus), pe care se mai vedeau, încă, acele castele vechi ale hoţilor de demult.

Pe ambele maluri se văd case mici, albe, îngrămădite unele în altele, iar din loc în loc au apărut vile mari, luxoase.

Mă gândeam: „De ce printre turci sunt şi persoane blonde?" Mi-am dat răspunsul tot eu: „pe aici au trecut cruciadele creştine, iar unii războinici răniţi au rămas pe acest teritoriu şi s-au amestecat".

- Dar istoria noastră spune că Imperiul Otoman a pătruns în Europa destul de adânc, cucerind toată peninsula Balcanică, ajungând până la Roma, intervin eu. Marele nostru poet Mihai Eminescu, în Srisoarea a III-a arată mândria sultanului Baiazid Ilderim, care, în dialogul cu Mircea cel Bătrân, domnul Ţării Româneşti, spune:

„Am jurat ca peste dânşii
Să trec falnic, fără pas,
Din pristolul de la Roma
Să dau calului ovăz!"

Otomanii au trecut şi peste Ţările Române, apoi în Ungaria – pe care au transformat-o în paşalâc turcesc – ajungând până la porţile Vienei pe care au asediat-o.

Spuneai că în Turcia sunt multe persoane cu tenul şi părul deschis la culoare. Nu uita că turcii au luat din Ţările Române şi din celelalte ţări pe care le-au cucerit: vite, cai, aur, cereale, dar şi femei şi copii pe care i-au dus în Turcia; la fel au procedat şi cu populaţia din alte ţări.

Pământul peninsulei Balcanice a fost frământat de războaiele din perioada antică, dar a continuat să fie tulburată pacea an de an de hoardele Imperiului Otoman.

În 1854-1856 a avut loc războiul Crimeei, când ţările dezvoltate din Europa (la care a participat alături de Rusia şi Turcia – pe atunci încă Imperiul Otoman), au învins Rusia. Prin pacea încheiată la Paris, otomanii sunt obligaţi să-şi deschidă porturile comerciale şi să practice taxe mai scăzute pentru comercianţii străini. Cu acest prilej, Rusiei şi Turciei li s-a

interzis să posede nave de război în Marea Neagră – care va deveni zonă neutră .

Totodată, Turciei i-a fost interzis să amplaseze pe canalul Bosfor fortificaţii şi pază de coastă.

În 1877 a urmat Războiul Ruso-româno-turc, în urma căruia Turcia este învinsă şi Dobrogea (Constanţa şi Tulcea) revine la ţara mamă – România.Atunci şi-au câştigat independenţa şi alte ţări.

A urmat Primul Război Mondial din 1914-1918, când puterile Antantei au ocupat Constantinopole (Istambulul) ; flota britanică a intrat şi a acostat în strâmtoarea Dardanele, împreună cu flotele Greciei şi Italiei, ajungând – prin strâmtoarea Bosfor – până la Marea Neagră.

La data de 30 ianuarie 1919 are loc Conferinţa de pace de la Paris şi, prin Tratatul de la Sevres (Franţa), puterile Antantei învingătoare, împart teritoriul Turciei între ele astfel: Franţei îi revine Siria şi Calicia, Marii Britanii Irakul şi Palestina, Italiei insula Rodos, de importanţă strategică, iar Greciei îi revin insula Galipoli, Smirna şi Izmir; Canalul – strâmtoarea Bosfor – Dardanele va intra sub control internaţional.

Simţindu-se frustrată şi umilită, Turcia protestează iar în ţară se produc răzmeriţe. Astfel ia naştere „Mişcarea de rezistenţă patriotică a junilor turci", care îl alege conducător pe generalul Kemal Mustafa şi care, la bordul unei nave ajunge în portul Samsun din Marea Neagră unde acostează la 19 mai 1919. De acolo se deplasează în localitatea Erzurum, din estul Anatoliei, unde au organizat un congres, care a hotărât crearea unui guvern naţional, care să preia funcţiile administrative ale ţării, cu sediul în Ankara.

În fruntea guvernului a fost ales Kemal Mustafa, care, după o vreme, a fost numit ATATÜRK, de către toţi turcii. (adică tatăl turcilor)

Guvernul nou instalat a respins Tratatul de pace de la Sevres şi s-a angajat să lupte, atât politic, cât şi militar, pentru eliberarea naţională, independenţă şi unitate naţională, considerând că tratatul impus Imperiului Otoman îi îngrădeşte suveranitatea naţională şi autonomia statală, fiind obligat să-şi reducă forţele armate.

De asemenea, guvernul a hotărât să desfiinţeze „Legea Şariatului" prin care îl detronează pe sultanul Mahomed al VI-lea, în octombrie 1923 şi proclamă Republica Turcia, al cărei preşedinte devine Kemal Mustafa. Din acel moment Constituţia nouă proclamă Republica Turcia, stat naţional cu caracter occidental şi laic, care respinge Islamul şi separă statul de biserică – eliminând din Constituţie fraza „Religia de stat este Islamul", precum şi alte prevederi ce se refereau la religie.

Aceste prevederi ale constituţiei noi au constituit un pas înainte în procesul europenizării şi laicizării Turciei imediat după Primul Război Mondual.

%

Devenind stat naţional cu caracter occidental, Turcia va pune stăpânire pe Strâmtoarea Bosfor-Dardanele şi crează fortificaţii, cu regim militar, la cele două intrări în strâmtoare, aşa cum am arătat mai sus.

%

Turcia stăpânea în prezent un teritoriu care a aparţinut Greciei, în subsolul imediat imediat al acesteia fiind îngropate comori antice, în urma războaielor care au bântuit prin acele locuri, despre care istoricul Homer amintea în operele sale Iliada şi Odiseea.

Însă asemenea comori au putut fi descoperite abia în secolul 19, de către cercetătorul german Heinrich Schlieman, care ştia 13 limbi, iar la vârsta de 8 ani spunea că a citit operele lui Homer şi că va descoperi tezaurul din Troia. Toţi spuneau că nu este nimic adevărat, doar fantezii ale lui Homer.

Toţi arheologii râdeau de spusele lui, considerându-l un amator, dar acesta, cu operele lui Homer în traistă, a plecat în Asia Mică, a săpat şi a descoperit, mai întâi „Tezaurul din cetatea Troia", al regelui Priam, aflat în localitatea Hissarlic din Turcia, aflată în apropierea strâmtorii Dardanele, spre Bunar-Basi.

Priam a fost ultimul rege al Cetăţii Troia, care , în urma războiului de 10 ani a dispărut în luptele dintre troieni şi greci, ultimii atacând de pe mare, fiind rasă de pe suprafaţa pământului, iar tezaurul atrizilor, aflat la mică distanţă sub pământ, a fost scos la suprafaţă de Schlieman în anul 1870.

În 1874, arheologul Schlieman a descoperit şi tezaurul regelui Agamenon din cetatea Micene, tezaur datând din epoca bronzului, precum şi toate vestigiile antice.

Cercetătorul şi arheologul german Schlieman nu s-a oprit aici, iar în anul 1878 a săpat şi în cetatea de la Pergam (turcii îi spun Bergania), unde a descoperit un tezaur important.

Cetatea Pergam a fost întemeiată în anul 261 î Hr. de către ofiţerul macedonean Philetairos, din oastea lui Alexandru cel mare; tot acel ofiţer a administrat şi visteria lui Lisandru, urmaşul lui Alex. cel Mare.

Cetatea Pergam a avut un parcurs înfloritor, devenind repede un important centru al lumii elenistice, condusă de Emanoil I până în anul 291 î Hr, când a fost cucerită de romani şi a devenit provincie romană, după cum menţionează prestigioşii profesori şi istorici germani în „Colecţia Ilustrată a Omenirii" vol I-X, traduse şi editate în Bucureşti de editura „Litera".

În aceeaşi Colecţie se specifică: „Între anii 180-161 î Hr. pe acropola oraşului Pergam, în timpul şi sub conducerea lui Eumene al II-lea, a fost construit şi sfinţit Altarul Oraşului, destinat zeului Zeus şi având o înălţime de 36,44 m, prevăzut cu coloane ionice şi o friză având 120 m lungime şi 2,3 m lăţime.

Aceata reprezenta lupta giganţilor, de jur-împrejur pe soclul ridicat în amintirea victoriei din 166 î Hr a localnicilor împotriva celţilor veniţi din Galata, de la distanţa de 110 km de Izmirul de azi; celţii galateni locuiau pe atunci în Ancara, fiind cea mai importantă localitate din acea vreme".

%

Cetatea Pergam conţinea 1,5 milioane de exponate, mai ales piese de colecţie datând din antichitate, precum şi o colecţie de 350000 de monede vechi. Tot tezaurul a fost transportat la Berlin, de unde în al II-lea Război Mondial a fost luat de Armata Roşie a UESS, care l-a transportat la Moscova. Acesta a fost restituit Germaniei abia în anul 1958.

- Eu n-am apucat să citesc toate aceste date, spune AF, dar am călătorit prin aproape toate porturile lumii cu navele româneşti.

- Aş fi vrut şi eu s-o pot face, dar am întâlnit unele obstacole, apoi am plonjat în necunoscut în acea instituţie pe care o ştii şi tu, după care n-am mai reuşit să plec la cerere, decât prin pensionare.

- Te rog să-mi povesteşti ce s-a întâmplat!

- Voi încerca în câteva fraze, am acceptat eu.

După ce ne-am despărţit – în mai 1955 – voi aţi plecat pe nave, iar noi, cei din anii I şi II am fost transferaţi la Şcoala Navală din Giurgiu pe care am absolvit-o în 30 mai 1957 şi am fost repartizaţi pe navele de pe Dunăre.

În noiembrie acelaşi an am fost încorporat la o unitate militară de marină de unde am trecut în rezervă în 1960. M-am prezentat în portul Constanţa să mă angajez pe o navă, dar de la servicul de cadre mi s-a spus că nu sunt nave suficiente pentru toţi, încât ar fi bine să mă întorc la NAVROM Giurgiu şi să lucrez până când voi fi chemat – semn că sunt locuri.

Făcusem greşeala să mă căsătoresc, iar atunci aveam nevoie să lucrez pentru a-mi întreţine familia, nu acceptam să fiu întreţinut. Soţia fiind însărcinată, îmi cerea să nu plec iar pe navă, ci să-mi caut un servici pe uscat. La Miliţie exista o şalupă folosită pentru inspecţie şi control pe Dunăre, de la Turnu Severin şi până la Sulina şi , fiind tot în meseria mea, am acceptat, în final, plonjând în necunoscut. În anul următor am susţinut examenul la Facultatea de Drept şi la Şcoala de ofiţeri de miliţie din Bucureşti, după trei ani am absolvit-o, apoi am terminat şi facultatea şi am lucrat până m-am pensionat.

- Deci, asta era? Eu am crezut că ţi-a plăcut mai mult să lucrezi într-o instituţie cu autoritate.

- Aş fi vrut şi eu să navig şi să cunosc lumea, dar n-a fost să fie, iar azi insist să-mi povesteşti tu despre locurile şi porturile prin care ai călătorit şi, poate, te plictisesc, dar tu mă înţelegi şi mă crezi.

- Ba, dimpotrivă, mă bucur că am ce să-ţi povestesc.

- Ai fost în Japonia?

- Da, de patru ori. Chiar zilele trecute m-am întors de la Yokohama. Ţi-am adus nişte notiţe în legătură cu subiectele de care te interesai tu. În anii din urmă fusesem la Osaka, Kobe şi Wakayama, tot în Japonia.

IX
Japonia – ţara de la Soare Răsare

La ultima mea discuţie cu AF, înainte de a pleca în călătorie în Japonia, îl rugasem să observe şi să-şi noteze cât mai multe date în legătură cu viaţa şi munca japonezilor.

- La ce îţi sunt necesare datele? m-a întrebat el.

- Eu am citit multe lucrări despre economia lor şi aş vrea să pot descifra acel „miracol economic japonez" despre care sunt interesate azi chiar şi unele ţări dezvoltate. De aceea te rog să fii atent la ce vezi şi poate afli adevărul! Iată o notiţă cu cele ce mă interesează.

- Măi, eu am un prieten pilot de nave, om deştept, şcolit prin SUA, aşa cum ţi-am mai spus. Este doctor în economie şi în istorie. Voi încerca să-l abordez şi să discut acestea toate cu el, numai să-l întâlnesc.

- Dacă cele citite de mine sunt reale, multe pot fi aplicate şi la noi şi, cu timpul, cine ştie ...

- Voi încerca - repetă AF – şi sper să-l conving să-mi spună câte ceva, deşi nu prea poţi afla multe de la cetăţenii japonezi, care au o atitudine reţinută faţă de străini, în care nu au încredere, din cauză că multe secole au trăit într-o totală izolare faţă de restul lumii. Mă bazez, însă, pe faptul că Ako Mimamoto este un bărbat civilizat, toate studiile – de economist şi pe linie de navigaţie, inclusiv doctoratul în economie – le-a făcut în America, unde a cunoascut viaţa, mersul lumii, încât nu cred să manifeste reticenţe faţă de mine.

Călătoria cu nava spre Yokohama

Abia aşteptam să aud cum s-a desfăşurat călătoria lui AF la Yokohama şi înapoi, fiind curios şi ce informaţii mi-a adus el în legătură cu problemele discutate înainte de plecarea în voiaj.

- Ţi-am adus nişte date care te vor interesa în mod sigur. Cel puţin pe mine m-au uimit de-a dreptul – spune AF. Iată şi unele notiţe pe care le-am scris eu! Unele sunt în limba engleză, aşa cum le-a povestit prietenul meu, Ako, pentru că nu le-am înţeles nici eu. Sper să te descurci tu.

- Voi încerca, cu ajutorul dicţionarului englez-român, dar poate îmi dai şi tu unele detalii, ca s-o pot exploata.

- Omul a fost amabil cu mine şi mi-a răspuns amănunţit la fiecare întrebare pe care i-am pus-o.

Ţi-am spus că este licenţiat în economie, istorie şi navigaţie, este profesor la o facultate în Tokio şi lucrează ca pilot în cadrul Agenţiei Portuare din Yokohama. Omul este foarte ambiţios, încât de când ne cunoaştem, a învăţat multe cuvinte româneşti şi adesea îmi răspunde pe româneşte.

- Te rog să-mi povesteşti cum a decurs călătoria cu nava de la Constanţa la Yokohama şi înapoi, apoi toate celelalte întâmplări! am insistat eu.

- Păi, despre călătorie ce să-ţi spun? A fost la fel ca toate celelalte, o călătorie de rutină. Din Constanţa am plecat pe data de 07 decembrie 1989, nava fiind încărcată cu ţevi şi tablă laminată pentru Singapore şi cu 8000 tone de ciment în saci pentru Yokohama – Japonia.

După ce pilotul, ajutat de două remorchere, ne-a scos în larg, am pus de drum spre strâmtoarea Bosfor pe la ora 01°° dimineaţa şi am intrat în strâmtoare în noaptea următoare, am luat pilot la bord care ne-a dus până la Istambul, iar de acolo am pornit spre strâmtoarea Dardanele, trecând prin punctele: Nara, Memorial, Mehmetcic-Dardanele, apoi am ieşit în Marea

Egee, dar când am trecut de capul Baba, ne-a luat în primire un vânt puternic, care a crescut de la forţa 6 la forţa 7 pe scara Beaufort, ridicând valuri înalte de până la 6 metri.

Mă aflam în compartimentul maşini, când comandantul a dat comanda: „Încet – înainte!, apoi Stop!"

Am crezut că pe mare s-a ivit vreun obstacol şi l-am întrebat: „Ce s-a întâmplat?" „Valuri mari", a venit răspunsul lui.

Nu oprisem motoarele, le lăsasem la mers „relanti", însă decuplasem elicile. Deodată, în motorul din babord s-a auzit un zgomot la cilindrul nr. 6; l-am ambalat, apoi am constatat că bătaia vine de la culbutori.

L-am anunţat pe comandant că avem defecţiune şi dacă avem posibilităţi să intrăm la adăpost undeva, ca să remediem defecţiunea. „Nu! Suntem departe. Rezolvaţi remedierea în derivă!"

Timp de o oră, împreună cu cei din serviciul de cart, am demontat chiuloasa, am schimbat supapa de evacuare care era ruptă şi supapa de admisie, care avea coada îndoită şi un injector care se înfundase cu impurităţi, apoi am montat la loc chiuloasa şi am pornit motorul.

- Suntem gata! l-am anunţat pe comandant.

- Foarte bine, Încet înainte! Jumătate viteză! Toată viteza înainte!

Privind pe hublou, am observat că valurile scăzuseră în înălţime şi tangajul se mai liniştise. Peste trei zile am ajuns la Port Said, ancorând în golf în vederea formării convoiului de nave care urmau să intre în canal Suez. Abia a doua zi am primit număr de ordine pentru navă şi am intrat în convoi pentru a traversa canalul spre portul Suez, trecând prin punctele: Bifurcaţia, Ismailia, apoi în golful Suez, de unde am pătruns în Marea Roşie, prin strâmtoarea Bab-El-Mandele, apoi strâmtoarea Perim, golful Aden, apoi am trecut de capul

Gardafui şi am intrat în Marea Arabiei, trecând pe lângă insula Socotra, prin partea ei de nord.

Când am ajuns în oceanul Indian, trecând prin sudul insulelorLacadive, Cailon şi Nicobar, ne-a luat în primire o furtună cumplită care ne-a zgâlţâit aproape două zile încheiate; în jurul navei noastre, valurile înalte până la nivelul de jos al cabinei de comandă formau un zid compact, ca de cremene, care ne izbea din toate părţile. Ştiam că în luna decembrie în Oceanul Indian era vremea musonilor, care răscoleau marea şi, adesea, înmormântau nave cu încărcătură, cu echipaj cu tot.

Mă aflam şi eu în cabina de comandă alături de comandantul navei, de căpitanul secund şi timonierul de cart şi priveam îngrijorat cum intra prova navei sub val, ca într-o prăpastie fără fund şi o aşteptam să revină la suprafaţă, ca apoi să se afunde din nou. Două zile de coşmar pentru echipaj, care se adunase în careul ofiţerilor şi în cabina de comandă, cu centurile de salvare bine legate pe trup, în aşteptarea naufragiului.

Când am ocolit insula Sumatra prin nord şi am pătruns în strâmtoarea Malacca, marea s-a liniştit aproape brusc. Toţi am respirat uşuraţi, iar după câteva minute au mers să vadă ce prăpăd s-a produs în cabinele lor; era mare dezastru atât la instalaţiile de pe punte, cât şi în cabine, la bucătărie, precum şi în cambuza (magazia de alimente) navei.

Echipa de punte, ajutată de sudori şi electricieni, a remediat gurile de aerisire de la magaziile de marfă, care fuseseră rupte de valuri şi amestecate cu sticlele goale din lăzile fixate pe punte, la pupa, unde rupseseră toate parâmele de amaraj (care le legau).

Făcusem socoteala: de la Constanţa până la strâmtoarea Malacca, am făcut două săptămâni, eram în 21 decembrie 1989. Când reuşeam să prindem semnal la televizor, urmăream

evenimentele din ţară, pe care, încă, nu le înţelegeam. Timişoara era în mari frământări, dar nu ştiam de ce.

A doua zi am intrat în portul Singapore, mai întâi în rada lui exterioară, apoi spre dimineaţă, am primit aprobarea să intrăm în partea de est unde am descărcat tabla laminată şi ţevile de oţel, timp de trei zile.

În port, am aflat de la TV că N. Ceauşescu şi Elena Ceauşescu, însoţiţi de Emil Bobu au fugit cu un elicopter. În România era Revoluţie. Pe data de 25 decembrie am sărbătorit ziua de crăciun, dar seara, la ştiri, am aflat că soţii Ceauşescu au fost executaţi.

A doua zi, primind actele navei, comandantul a hotărât să ancorăm în rada exterioară a portului Singapore pentru a remedia stricăciunile produse de furtună, apoi să reluăm marşul spre Japonia.

%

Statul Singapore este format din 54 de insule şi se află în nord-estul insulei Sumatra, dar portul Singapore, precum şi oraşul Singapore, sunt foarte bine dezvoltate din punct de vedere economic; portul este dotat tehnic corespunzător, având capacitatea să primească peste 300 de nave comerciale pe an, ştiut fiind că un sfert din totalul scchimburilor comerciale din zona Asiei de Sud se derulează prin acest nod maritim.

De aceea Singapore a fost clasificat pe locul II în Asia şi pe locul IV în lume.

%

După ce am remediat toate stricăciunile produse de furtună şi echipajul a făcut ordine în cabine, după masa de prânz am ridicat ancora şi am pus de drum spre Marea Chinei

de Est, lăsând în urmă portul Singapore. Navigând prin vestul insulei Borneo, peste aproape două zile am intrat în Marea Chinei de Sud, unde am navigat alte două zile pe o mare agitată, dar nava noastră a rezistat bine, iar motoarele au funcţionat la parametrii stabiliţi, supravegheate atent de ofiţerul de cart şi motorişti.

În zorii zilei de 29 decembrie treceam prin vestul insulei Taiwan, de unde am intrat în Marea Chinei de Est, care ne-a întâmpinat calmă, iar cerul era deja înnorat, iar pe suprafaţa apei trecea un curent se ser rece. Aproape de prânz cerul s-a limpezit şi a apărut un soare palid care nu mai avea puterea să încălzească mediul înconjurător. A doua zi, pe la prânz, treceam prin strâmtoarea Osima, la nord de Arhipelagul Osima, iar câteva ore mai târziu atingeam apele Oceanului Pacific. Am continuat să navigăm pe coasta de est a Japoniei, trecând prin dreptul insulei Şikoku şi peninsulei Kii, lăsând în dreapta insulele Izu – un grup compact. Trecând prin dreptul insulei Sikoku, apoi pe lângă coastele peninsulei Kii, mi-am amintit de anul 1986, când am trecut cu nava prin golful care face legătura cu portul Osaka, în care am ancorat noi atunci, după ce trecusem printr-o furtună cumplită care ne sleise de toate forţele pe drumul de la Strâmtoarea Osumi şi până la Wakayama, când am putut intra în port.

În acel voiaj am reuşit să vizitez oraşele Osaka, Kioto şi Kobe şi am rămas cu o impresie plăcută, toate fiind oraşe frumoase, curate, din care nu lipsesc parcurile, care, deşi au suprafeţe mici, sunt bine întreţinute, fiind pline de arbuşti şi verdeaţă.

Se spune că Osaka este al doilea oraş al Japoniei, după Tokio, înzestrat cu numeroase fabrici, uzine şi un port modern la Oceanul Pacific, motiv pentru care localnicii, dar mai ales străinii, îl numesc „Veneţia Japoneză", pentru că dispune de o reţea de canale ce se întretaie între ele, constituind tot atâtea căi

pe apă pe care lunecă în toate direcţiile şalupe, bărci, şlepuri şi vapoare oceanice.

- Kyoto mi s-a părut un oraş istoric care încă n-a lepădat trăsăturile specifice ale Japoniei din epoca feudală, a samurailor şi shogunilor din secolul XIX. Peste tot poţi vedea temple budiste şi sintoiste, precum şi nişte construcţii din lemn negru, original, înalte de 14 metri, care exercită o mare atracţie pentru vizitatori. La fel este şi la Kobe.

În Japonia este foarte cald vara, întrucât clima oceanică influenţează toată viaţa şi activitatea oamenilor; curenţii ce vin dinspre Oceanul Pacific aduc cu ei vapori fierbinţi care produc peste localităţi o zăpuşeală şi care fac ca hainele pe trupurile oamenilor dă fie mereu umede.

O caracteristică specifică oraşelor japoneze este curăţenia exemplară, iar autostrăzile suspendate completează, în mod plăcut peisajul, în care îşi găsesc locul multe milioane de autoturisme, majoritatea de producţie autohtonă şi din ce în ce mai noi; le vezi circulând cu viteză moderată, în coloane nesfârşite sau aşteptând în ordine la semafor.

Între Japonia şi oraşele din Egipt, Libia, Turcia, India, Singapore şi chiar din Grecia este o mare deosebire în ceea ce priveşte civilizaţia şi tehnica electronică. Televiziunea Japoniei emite pe 50 de canale, majoritatea lor fiind ajutate de sateliţi.

%

După aceea am intrat în golful portului Yokohama, spre seara zilei de 31 decembrie 1989 şi am ancorat.

- Facem revelionul aici şi anul nou 1990! ne anunţă comandantul navei, Gabriel Bondoc, în careul ofiţerilor, unde ne adunaserăm toţi membrii echipajului. Este bine?

- Oricum, cred că este mult mai bine aici decât în marş, pe o mare agitată, am intervenit eu. Iar dacă reuşim să obţinem

intrarea la cheu, vom avea şi posibilitatea să ne împrospătăm proviziile de hrană.

- Nu ştiu dacă este nevoie. Bucătarul m-a asigurat că dispunem de suficiente cantităţi de hrană, iar ofiţerul responsabil cu cambuza mi-a spus că putem sărbători şi revelionul şi anul nou în cele mai bune condiţii. Eu cred că ar fi bine să organizăm, mai întâi, paza navei şi serviciile de cart pentru toate aceste zile, a spus comandantul, apoi a ieşit din încăpere.

Organizarea a fost bună şi revelionul a fost sărbătorit cu foc de artificii, mâncare şi băuturi suficiente pentru tot echipajul. Toate navele aflate în ancoră în rada portului au sărbătorit noul an 1990.

Dintre colegii noştri au existat şi unii mai melancolici, supăraţi că nu sunt acasă, la ceas de an nou, cu familia şi cu cei dragi dar, în final, s-au veselit şi ei, încât toţi au ajuns să bea şi apoi să vorbească la fel ca la Turnul Babel, unde Dumnezeu le-a amestecat limbile. Pentru cei care au asigurat paza navei şi serviciul de cart, s-a asigurat masa după terminarea misiunii lor.

După două zile am fost anunţaţi să pregătim nava pentru a intra în port, la dana de descărcare.

Joi, comandantul navei şi şeful de echipaj au mers la Căpitănia Portului, de unde s-au întors cu corespondenţa pentru echipaj; scrisorile, telegramele şi felicitările primite de acasă au produs o mare bucurie pe navă. S-a hotărât ca duminică să fie învoiţi în oraş toţi, în afară de cei din serviciul de cart, întrucât nu se lucra.

Eu am mers luni în oraş, dar în drum, m-am abătut pe la sediul Agenţiei Navale, ca să vorbesc cu prietenul meu Oguku Mamimote. În birou l-am găsit numai pe şeful acestuia, care mi-a spus că va întârzia ½ oră, fiind la o navă să verifica ceva. „Îl aştept afară", am spus eu. „Cum doriţi".

Oguku m-a observat de departe, iar când s-a apropiat de mine mi-a zâmbit şi m-a salutat:

- Salut, România! Ce faci seylor? Când aţi venit?

- Pe data de 31.12.1989 ora 18°°, i-am răspuns eu cu date precise, întinzându-i mâna.

- Ce faci mâine? m-a întrebat el în timp ce-mi strângea mâna cu putere. Dacă vin să te iau de la vapor cu maşina, poţi să vii cu mine? Cu ce navă eşti? mă întreabă el în engleză.

- Cu „Curtea de Argeş". Este acostată în dana nr. 8 marfă, unde descarcă ciment în zona depozit.

- Astăzi sunt foarte ocupat, dar mâine vin la voi să te iau cu maşina în oraş; te caut eu la navă, pe la ora 15°°, ca să avem timp să povestim tot ce ne interesează. E bine? Salut!

- Da, e bine, am răspuns eu.

Ne-am strâns mâinile şi ne-am despărţit, iar eu m-am întors la navă, renunţând să mai plec în oraş.

A doua zi, pe la ora 13^{30} i-am spus lui Gabriel că plec în oraş să vorbesc la telefon cu familia mea. Când am plecat de acasă în acest voiaj, fiica mea cea mică era bolnavă şi nu ştiu dacă s-a vindecat sau a fost internată în spital. Am asigurat carturile şi ajutorul meu va răspunde de tot până mă întorc.

- Pleci singur? La ce oră?

- Da, nu vrau să mai scot alt om din lucru.

- Bine. Să te întorci până diseară!

- Da, plec pe la 14^{30}, deci după masa de prânz.

Am plecat la ora 14^{40}, ca să evit venirea lui Oguku la navă şi să vadă colegii mei că plec cu el. Cine ştie care binevoitor din echipaj m-ar fi bănuit că am relaţii cu străinii şi face raport la securitate, încât pot s-o păţesc tocmai acum la vârsta de 55 de ani. Tu ştii mai bine ce implicaţii aş fi avut.

Pe Oguku Mimamoto îl cunoscusem în 1986 la Osaka, unde lucra el pe atunci pe nave în port. Pilotase şi nava noastră, iar după ce ajunseserăm la cheu, am stat de vorbă cu el câteva

minute; l-am mai întâlnit apoi la Agenţia Portuară, unde am vorbit cu el din nou, când am devenit mai apropiaţi, am făcut şi unele glume. Aşa am aflat mai multe despre viaţa şi pregătirea lui în SUA.

Lui îi place mult să povestească şi o face lin, frumos, cu multe amănunte, de aceea nu am putut reţine totul; unele cuvinte englezeşti nici eu nu le-am înţeles, de aceea le-am scris aşa cum le-am auzit. Este un om calm, avid să cunoască viaţa altor oameni şi vorbeşte rar.

În ziua aceea eu am plecat de la navă puţin înainte de ora 15°°, cum o fixase el şi l-am aşteptat pe drumul dintre Agenţia Navală şi depozite. A venit fix la ora stabilită, ca un ceasornic, dar văzându-mă că merg pe jos, a fost contrariat şi aproape că m-a certat:

- De ce nu m-ai aşteptat ca să ajung la vaporul vostru? mi-a spus când am intrat în maşina lui, o marcă „Nubira" de culoarea vişinei putrede, care strălucea splendid.

- Ca să nu mă vadă colegii de pe nava mea că plecăm împreună.

- De ce te fereşti de ei? A! Spionajul! Suspiciunea de care vă temeţi voi, cei din Estul Europei.

- Poţi să-i spui şi aşa, dar cred că e bine să precedăm prudent, pentru a evita faptele neplăcute.

- Atunci apreciez prudenţa ta. Hai să mergem!

- Unde mergem? l-am întrebat eu, când s-a angajat în circulaţia pe autostradă.

- Acasă la mine. Sau nu vrei?

- Vreau, dar n-aş vrea să te deranjez.

- Prietenii mei nu mă deranjează niciodată, iar astăzi vreau să fii oaspetele meu, să-mi cunoşti casa, familia şi să ne simţim bine împreună.

După ce am parcurs vreo cinci kilometri pe o autostradă modernă, Oguku a virat la stânga pe o stradă cu numele

Nagasaki, de o curăţenie exemplară şi ceea ce m-a mirat mult, ne era nicio maşină staţionată pe trotuare sau pe partea carosabilă a străzii.

- Suntem în cartierul în care locuiesc eu şi familia mea. Se numeşte Alabuku. La numărul 8 este casa mea.

Spunând acestea toate, Oguku a oprit maşina ca să cobor eu.

- Str. Nagasaki. Cea cu bomba atomică?

- Da. Cea cu întâmplarea nefastă de la Hiroşima şi Nagasaki, a răspuns el. Te rog să cobori ca să pot introduce maşina în garaj! Nu am voie s-o las pe stradă mai mult de zece minute, ca să nu împiedic circulaţia celorlalte autovehicule.

A scos telecomanda din torpedoul maşinii şi a deschis uşa garajului, a introdus maşina, după care am intrat amândoi într-o vilă cochetă, prevăzută cu subsol, parter şi un etaj, împărţită după necesităţi: la subsol magazie şi garajul pentru două autoturisme, la parter o baie cu Wc şi bucătăria, iar la etaj două dormitoare, o altă baie şi biroul de lucru, în care se găsea şi o bibliotecă bogată.

Prietenul meu mi-a arătat toată casa, prilej cu care am făcut cunoştinţă cu soţia sa, Mioko şi fiica lor, Dioko, în vârstă de şase ani, după care m-a condus pe o terasă unde era aşezată o masă şi două scaune.

Mi-a plăcut repartizarea încăperilor din interior, toate închizându-se cu nişte uşi glisante, cu excepţia uşii de la intrarea în vilă, care era manevrată tot cu telecomanda ca şi cea de la garaj.

În toate încăperile erau aşezate pe duşumea tatami (un fel de rugojine fine, special confecţionate) peste care erau aşternute nişte covoraşe textile, frumos ornamentate cu desene în culori vii; în dormitoare, saltelele erau aşezate direct pe podea.

- Scuză-mă câteva secunde! a spus Oguku, ridicându-se de pe scaun şi trecând în camera alăturată, de unde s-a întors cu o măsuţă pliantă, pe care a aşezat-o între cele două scaune. Ştiu că nu eşti obişnuit să mănânci pe covor, jos, ca noi. Vom lua ceaiul împreună imediat, iar masa de acolo – şi a arătat-o pe cea de alături – este prea joasă, a explicat el, în timp ce întindea o faţă de masă.

Nu ştiam ce replică să-i dau şi nu i-am răspuns. Ne-am aşezat amândoi pe scaune şi discutam, când uşa glisantă a fost trasă într-o parte şi în prag a apărut Mioko, cu tava pe care se aflau două ceşti cu ceai şi un fel de pâinişoare din orez; a aşezat-o pe masă, după care ne-a spus câteva cuvinte în limba japoneză – pe care nu le-am înţeles – apoi s-a retras, închizând uşa la încăpere, înclinându-se mult.

- Soţia mea ţi-a spus „Bine ai venit în casa noastră!" mi-a tradus Oguku. Bea! Este ceaiverde. Poate vrei ceva alcool? Ştiu că marinarii obişnuiesc alcool, iar noi avem un preparat special din petale de trandafiri.

- Mulţumesc, însă azi prefer ceaiul verde, am răspuns eu puţin încurcat, deşi aş fi preferat specialitatea lor din trandafiri, în locul ceaiului.

... Au urmat discuţii diverse, în timp ce ne sorbeam ceaiul.

- Doamna de ce nu ia ceaiul cu noi? l-am întrebat.

- Ea a servit ceaiul mai înainte. Vreau să ştii că atât în Japonia, cât şi în celelalte ţări asiatice, există interdicţia ca soţia să se aşeze la masă cu bărbatul. Religia spune că bărbatul a fost creat primul de Divinitate, iar femeia a fost creată din coasta lui Adam, deci el trebuie să fie servit mai întâi, apoi femeia şi copiii.

În ţările civilizate această regulă este considerată discriminatoare, este ceva degradant, dar aici ... obiceiul. Nici

eu nu aplic această regulă în familia mea, dar în general, respect obiceiurile, în special în prezenţa conaţionalilor mei.

- Cum te simţi pe strada Nagasaki, când ştii ce s-a întâmplat în 1945 la Hiroşima şi Nagasaki? l-am întrebat eu.

- Este mult de atunci şi m-am obişnuit cu noua situaţie. De fapt, la început eram curios să văd cele două oraşe care au suferit dezastrul, iar în anul 1980 le-am vizitat şi am rămas impresionat de felul cum arată cele două „martire", total transformate, complet noi, iar urmele războiului atomic au dispărut. Au apărut construcţii noi şi un parc mare în centru, numit „Parcul Păcii", având în centru un impunător monument din marmură, pe care au fost înscrise toate persoanele care au murit atunci.

- Cum explicaţi atitudinea şi entuziasmul piloţilor de avioane care acţionau în război în genul kami-caze, pierzându-şi viaţa în lupte?

- Te referi la atacul aerian de la Pearl-Harbur?

- Da.

- Piloţii aceia erau nişte tineri special antrenaţi pe avioanele de atac (de vânătoare), iar universul lor includea şi dragostea lor pentru Împăratul Hiro-Hito şi pentru ţara lor, încât ei acceptau sacrificiul suprem încrezători în valorile nipone şi în dăinuirea Japoniei peste veacuri.

- Apreciez mult acest simţ patriotic nipon.

A urmat o pauză, apoi eu am spus:

- Îmi place vila voastră. Mi se pare a fi o casă normală, care dispune de toate utilităţile necesare. În România majoritatea populaţiei care trăieşte în oraşe, locuieşte în blocuri de apartamente, înalte de patru, până la zece nivele.

- Există şi în Japonia blocuri de locuinţe, dar în ultimii ani au început să se construiască acel tip de vilă – cum o numeşti tu – aşa cum este şi casa mea. Le construieşte o societate de construcţii, care apoi le vinde beneficiarilor,

urmând să plătească un avans de 35% la început, apoi să achite totul în rate lunare. Pentru noi a fost convenabil, ultima rată fiind în 2000.

Casa noastră este considerată modestă în comparaţie cu alte persoane înstărite, care posedă vile cu mai multe încăperi, dar şi cu grădină, piscină, livadă, iar în interior mobilate în stil occidental. Cu toate dotările pline de fast, nici acele persoane nu abandonează în totalitate obiceiurile japoneze din străbuni, păstrând unele camere în care nu instalează mobile, ci aştern pe duşumele tatami, pe care stau când se relaxează bând câte o cană cu ceai verde.

Soţia mea preferă încăperile amenajate în stilul nostru, japonez, pe care l-am acceptat şi eu, ca să-i fiu pe plac, deşi am trăit mulţi ani în America, în stilul occidental de acolo.

%

Stând de vorbă cu Oguku, nici n-am simţit că a venit ora prânzului, dar Mioko, soţia lui, a apărut în prag cu o tavă pe care ducea două farfurii în care se afla mâncare de stridii cu orez şi două pahare cu o băutură colorată în roz în pahare de 100 mililitri.

- Este o băutură uşor alcoolică din trandafri! îmi atrage atenţia Oguku, după ce Mioko a părăsit încăperea.

Pe tava din lemn negru de jad se găseau şi cele două perechi de beţişoare. „Ce mă fac? Cum să m ă folosesc de preţioasele beţişoare, ca să mănânc?" Până la urmă a mers şi am mâncat tot din farfurie, după ce am băut licoarea din pahar. Oguku n-a băut, motivând că face un tratament dentar.

În casa lui Oguku te descalţi în holul de la intrare pentru a nu aduce în casă praful de afară şi primeşti o pereche de papuci cu care intri în încăpere, dar la baie laşi la uşă primii

papuci şi iei alţii cu care pătrunzi în baie, iar la uşă se repetă operaţiunea în sens invers.

- După ce am terminat de mâncat – a continuat AF după o pauză – Oguku mi-a propus să-l însoţesc până în oraşul Tokyo, capitala Japoniei, de unde trebuia să cumpere ceva.

- Mergi? Abia avem timp să mai povestim pe drum, insistă el.

- Desigur, mergem! am răspuns eu bucuros. Eu încă n-am văzut oraşul Tokyo până acum.

- Sunt sigur că îţi va plăcea, spune el râzând.

... Am coborât în stradă, Oguku a deschis uşa garajului său cu telecomanda, a scos maşina în stradă şi am pornit amândoi spre capitală, în drum urcând, coborând şi traversând peste autostrăzi suspendate sau la sol, încât nici nu mi-am dat seama când am ajuns în Tokyo, circulând în coloane lungi, cu trafic intens, întâlnind autoturisme şi autovehicule de transport de mărfuri, unele având nişte arhitecturi extrem de sofisticate. Şi în capitală curăţenia era la ea acasă peste tot pe unde am circulat noi.

- Văd peste tot un mare număr de autoturisme, i-am spus eu.

- Da, aici fiecare familie are un autoturism, altfel nu s-ar putea deplasa la servici şi să-şi rezolve problemele zilnice de viaţă – răspunde Oguku. Unele familii au mai multe turisme, având şi locuri de muncă în diferite localităţi, precizează el. Un lucru nu s-a reuşit până acum: n-a fost rezolvată parcarea lor în locuri speciale în totalitate.

%

- Recunosc că m-a impresionat, în mod deosebit, semnalizarea electronică, prezentă peste tot, precum şi marcajele rutiere reflectorizante, mi-a spus AF, ştiind că şi eu

am lucrat mai mulţi ani în cadrul serviciului de circulaţie rutieră. Pe marginea autostrăzilor şi în zona intersecţiilor erau amplasate panouri mari de informare şi de avertizare, pe care şoferii le citeau în momentele în care aşteptau la semafor.

În intersecţii, dar şi în lungul autostrăzilor am văzut nişte panouri electronice care pulsau intermitent şi l-am întrebat pe Oguku la ce foloseau.

- Au în interior nişte aparate electronice care măsoară poluarea fonică (zgomotul), gradul de umiditate şi de poluare chimică (noxele care provin de la eşapamentul autovehiculelor). Când limitele acestora sint depăşite, factorii competenţi ai administraţiei locale intervin şi, în raport cu gradul de poluare, opresc circulaţia pe 1-2 benzi sau pe toată autostrada, până când situaţia se ameliorează.

%

Când am ajuns într-o piaţă mare, Oguku oprit într-o parcare şi m-a întrebat:

- Vrei să mă însoţeşti la cumpărături? Aici este un complex bine aprovizionat, iar la restaurant se găteşte bine şi destul de curat, dar şi mâncarea este mai ieftină.

În drum spre complexul comercial, am trecut pe la intrarea într-o staţie de metrou. Privind în jurul staţiei, apoi spre interiorul său, am văzut scări rulante şi magazine rânduite pe o parte, de unde se puteau cumpăra ziare, ţigări, bilete – cartele de metrou, etc.

Peste tot erau instalate celule fotoelectrice, care supravegheau zona, înăuntru şi afară. N-am văzut cerşători.

Am intrat în complexul comercial de unde Oguku a cumpărat carne friptă de vită şi fructe de mare gata preparate, precum şi 3 kg de fructe, spunând:

- Aici este un comerţ corect şi comercianţii nu înşeală clientul la cântarul electronic.

Când am ajuns la locul de parcare, unde lăsase maşina, a pus cumpărăturile în portbagaj, apoi m-a privit cu un zâmbet larg pe chip şi m-a întrebat:

- Vrei să vezi parcul central „Ueno" ?

- Desigut, am răspuns eu.

- Atunci, hai să mergem acolo!

A pornit motorul şi, în cinci minute, ocolind câteva străzi, am ajuns la intrarea în parcul Ueno. Maşina a rămas în parcare, iar noi am intrat în parcul frumos aranjat, cu alei largi şi pomi tunşi ornamental, peste care căzuse un strat subţire de zăpadă, care nu apucase să se topească şi razele soarelui se jucau printre cristalele fulgilor de un alb imaculat. Aerul era curat şi peste tot era linişte.

- Aici este foarte frumos primăvara, la începutul lunii aprilie – spune Oguku cu glas scăzut, de parcă se temea să nu tulbure liniştea parcului – când înfloresc cireşii şi vişinii; câteva zile în atmosfera din tot parcul pluteşte un nor trandafiriu, însoţit de un parfum plăcut.

- De ce i se spune parcul Ueno? l-am întrebat eu.

- Cuvântul Ueno înseamnă „dansul vişinului", dar i se mai spune şi „Miako Odori", care reaminteşte de un misterios spectacol de teatru antic. Dar în popor cei mai mulţi o numesc „Sărbătoarea Sacurei", adică a cireşilor şi vişinilor înfloriţi. Este foarte frumos în parc atunci şi vine multă lume să se bucure.

... Ne-am aşezat pe o bancă şi eu l-am rugat să-mi spună câte ceva despre viaţa şi istoria poporului japonez.

- Ce te-ar interesa? m-a întrebat el.

- Originile acestui popor, dezvoltarea lui, viaţa de fiecare zi, tot ce se poate spune într-un timp limitat.

Oguku s-a foit puţin pe bancă, apoi, ca un istoric adevărat ce era, mi-a răspuns:

- Nu avem timp pentru o istorie atât de complexă, dar voi încerca să-ţi spun câte ceva din fiecare, inclusiv despre omul japonez în devenirea lui.

- Aş vrea să cunosc cât de cât, omul japonez, obiceiurile, caracterul, viaţa lui.

- Ei, omul japonez este dăruit cu spirit civic, disciplină socială şi cultul muncii; este stăpânit de spiritul onoarei, care vine din negura vremii, dar care a fost accentuat mult în perioada feudală din secolele 15-18 – continuând cu epoca samurailor şi shogunilor, dominată de casa Tokugawa, specifică faimosului „Regim al ochiului".

- De ce i se spune „Regim al ochiului?" îl întreb eu.

- Pentru că era supravegheat fiecare cetăţean japonez sau străin (mai ales străin – precizează el).

În acelaşi timp, omul japonez are mult respect şi admiraţie faţă de natura care îl înconjoară, pe care caută s-o înfrumuseţeze continuu.

Din istoria ţării mele am aflat şi eu că este aşezată pe nişte vulcani adormiţi, care se trezesc din când în când, scoţând din abisurile Oceanului Pacific milioane de tone de pământ şi roci. Aşa s-au format peste 4000 de insule care compun Arhipelagul Nipon, teritoriul de astăzi al Japoniei, cu o populaţie de 130 mil. locuitori.

Cu toate acestea, Japonia nu dispune de materii prime, fiind nevoită să le importe, inclusiv petrolul şi metalele. De aceea, importurile constituie o prioritate economică pentru noi. Viaţa circumspectă şi caracterul omului japonez vin de departe în timp, Japonia fiind izolată multă vreme de restul lumii, iar mai târziu a avut unele contacte sporadice cu Coreea şi China, de la care a împrumutat, mai întâi, unele ideograme în scriere, apoi unele reguli în organizarea statului.

Mai târziu omul japonez a început să îmbine înţelepciunea Chinei antice cu avântul unor ţări Occidentale, pe care ulterior s-au străduit să le depăşească.

Din cele relatate de mine, cred că înţelegi de ce oamenii din Japonia au o comportare bizară şi un caracter mai închis, care nu au permis străinilor să-i cunoască şi să pătrundă în universul lor. Dar japonezii sunt oameni aşezaţi, corecţi, dedicaţi muncii, oameni care păstrează şi respectă tradiţiile naţionale.

Faţă de străini, japonezii au manifestat întotdeauna o totală neîncredere, iar cei de aici şi o doză mare de reţinere.

De exemplu, aici, în Capitala Tokyo, au existat multă vreme restaurante – puţine la număr – în care aveau voie să intre doar cetăţenii japonezi, nu şi străinii. La intrare purtau inscripţia „For japonesse Only". ceea ce însemna că lor le erau destinate în exclusivitate.

După al II-lea Război Mondial lucrurile s-au schimbat, în special în perioada în care Japonia a fost sub ocupaţia Statelor Unite ale Americii, după capitularea ei din anul 1945 august. O vreme l-am avut ca guvernator pe generalul Mac Artur, care a impus unele reguli democratice: în Japonia au apărut căsătoriile mixte între americani şi japoneze, care au dat bătaie de cap, ridicând multe probleme cu copiii în şcoli, apoi, după terminarea şcolilor, cu încadrarea acestora în diferite locuri de muncă, unde japonezii îi priveau cu rezervă şi o lipsă de încredere care semăna dezamăgire.

- Voiai să afli câte ceva despre istoria mai îndepărtată a Japoniei – spune Oguku după o pauză.

- Da, aşteptam să-mi spui cum s-a format statul.

- La început au fost familii răspândite pe toate insulele, majoritatea practicând vânătoarea, creşterea animalelor şi agricultura. Odată cu apariţia luptătorilor samurai şi shogunii, au apărut şi „castele", apoi regatul Yamato, despre care legenda

spune că primul împărat ar fi fost stră-strănepotul zeiţei Soarelui, care a înfiinţat regatul japonez.

Din regatul Yamato se trage şi casa imperială de astăzi, în ordine: Aki-Hito, apoi Hiro-Hito.

Ultimul shogun a fost Tokugawa, care a abdicat în anul 1867, an în care shogunatul a pierdut orice importanţă în rândurile populaţiei japoneze, care a salutat bucuroasă restauraţia monarhiei, prin încoronarea, în ianuarie 1868 a împăratului Meiji şi astfel se pune capăt domniei de 700 de ani a shogunatului.

Împăratul Mutsuhito (Mai întâi) începuse reforma statului japonez încă din anul 1850, deschizând larg porţile Japoniei pentru pătrunderea ideilor democratice şi politico-economice liberale. Acele reforme vor sta la temelia devenirii de mai târziu a Japoniei, care va deveni, treptat, o mare putere imperialistă din lume.

Astfel, la 08 iulie 1854, Comandantul american Mathew Calbreigh-Peri se oferă să încheie un tratat comercial între SUA şi Japonia, punând capăt stării de izolare de 200 de ani în care se găsea Japonia în raport cu Occidentul. Acesta a fost începutul, iar după Tratatul de la Kanagawa, alte state occidentale au încheiat tratate comerciale cu Japonia: Marea Britanie (1855), Rusia (1856), Olanda şi Franţa (1861), Prusia (1861).

Această deschidere a Japoniei, dar, mai ales prezenţa europenilor înoraşele de coastă ale Japoniei au dus la accentuarea sentimentelor xenofobe în rândurile patrioţilor japonezi care, apelând la forţă, au încercat izgonirea lor. Samuraii au început să-i atace pe stradă pe pietonii englezi, iar shogunii înarmaţi au deschis focul asupra navelor străine ancorate în strâmtoarea Shimonoschi.

Realizând pericolul, SUA, Franţa, Olanda şi Prusia, au ripostat, atacând oraşele de pe coasta Shimonoschi, Kogoshima, pe care le-a bombardat, avariindu-le grav.

Pătrunderea economiei Occidentale în Japonia a fost socotită de japonezi ca o umilire a lor, mai ales când străinii occidentali au dobândit şi dreptul de rezidenţă pe teritoriul lor şi şi-au construit biserici proprii pe teritoriile aflate sub jurisdicţia ambasadelor acestora.

Situaţia s-a liniştit – în parte – abia în anul 1867, când Yoshinobu, ultimul shogun japonez s-a predat Împăratului Meiji Teno, care a fost încoronat în anul 1868.

Japonia se afla pe drumul unei dezvoltări economice înfloritoare, având o organizare instituţională stabilă, care au scos-o din izolare şi a devenit o putere militară puternică, atacând Coreea, China şi Rusia, între anii 1894 şi 1904 şi a devenit o mare naţiune.

- Din cele ce mi-ai povestit, trag concluzia că ţara ta a avut o istorie zbuciumată.

- Da, ca toate ţările care au trăit în epoci asemănătoare. În această lună va urca pe tronul împărătesc fiul lui Aki-Hito şi moştenitorul său legal, de la care poporul aşteaptă o mai mare deschidere spre lume a ţării, spune prietenul meu Oguku, privind asfaltul de pe alee, gânditor. A urmat o pauză şi apoi l-am abordat din nou:

- Te rog să-mi vorbeşti câte ceva despre industria voastră, despre dreptul de proprietate în Japonia!

- Sunt multe de spus, prietene, dar îţi voi da câteva exemple, câteva fapte şi idei pe care le aplicăm noi aici: de exemplu, în fabricile noastre oamenii sunt angajaţi să lucreze pe baza unui contract pe viaţă. Este un sistem (model – cum îi zic occidentalii) care nu se aplică în Occident, cred că nici în ţara ta. Acest model vine din vechile noastre relaţii de muncă din familie, care asigură acel sentiment de securitate a locului

de muncă, de ocrotire a omului, precum şi de stabilitate a persoanei în aceeaşi firmă.

Prin acest contract lucrătorul respectiv aparţine firmei, aşa cum aparţine el şi familiei, dar firma va fi întotdeauna pe primul loc, pe când familia trece pe locul II în concepţia angajatului. Acest fapt explică şi întăreşte devotamentul lui faţă de firmă, faţă de muncă, unde se cere exigenţă pentru lucrul bine făcut.

De această dată intervin şi unele raporturi mai strânse între proprietar şi angajat şi şeful acestuia, în sensul că şeful îl consultă permanent pe angajat şi va ţine seamă de părerea acestuia, dacă este utilă.

În cadrul acestor relaţii, deciziile importante se iau în consens, atât în cadrul grupului, al organizaţiei sau al firmei respective.

Relaţiile din cadrul firmei au consecinţe şi asupra familiilor angajaţilor ei: în timp ce bărbaţii desfăşoară activităţi lucrative (de serviciu) soţiile lor preiau toate problemele vieţii familiei lor, privind educarea şi creşterea copiilor, întreţinerea gorpodăriilor lor, bugetul familiei, precum şi aprovizionarea cu cele necesare traiului.

Pentru a obţine o producţie de calitate, proprietarul, ajutat de şefii de secţii, se preocupă de ridicare nivelului profesional al angajaţilor săi. Profesiile în care se pregătesc cadrele de conducere din firme, dar şi lucrătorii, sunt diferite: centrale nucleare avem 40 pe teritoriul ţării cu o capacitate totală de 33230 MW şi mai sunt planificate să fie construite încă 140 centrale.

Au fost construiţi roboţi pentru industria auto care intervin în cele mai complicate operaţiuni, încât omului îi mai rămâne să intervină doar la verificarea volanului, a schimbătorului de viteze, la frâne, aparatele de bord, analizorul de gaze şi etanşarea împotriva apei.

Roboţii se folosesc şi în fluxul de producţie automatizat, dar răspunderea pentru produsele care ies cu defecte tehnice revine celui care supraveghează fluxul.

Japonia, deşi este o ţară capitalistă, este dominată de un puternic spirit colectivist, ce se aplică în producţia agricolă, unde munca în comun face ca irigaţiile pentru pământul amenajat pentru orez să fie benefice, pentru realizarea la timpul optim a lucrărilor de plantare, recoltare şi depozitare a producţiei de orez.

Economia Japoniei s-a dezvoltat mult, creind condiţii pentru a-şi propune pentru mileniul al III-lea unele măsuri privind cercetarea ştiinţifică în vederea unei noi tehnologii de producţie; modernizarea bazei tehnico-materiale a societăţii, precum şi restructurarea industriei pe principii de înaltă eficienţă, urmând să ajungă pe locul I în lume în diferite domenii ale activităţii umane.

Japonia şi-a propus să construiască până în anul 2001 televizoare tridimensionale, la care să se poată privi fără ochelari speciali şi să construiască în largul mării oraşe plutiroare, până la sfârşitul anului 2008.

Părerea mea este că este foarte greu să se realizeze toate acestea atât de repede, dar este bine că guvernul este preocupat de aceste măsuri îndrăzneţe, a spus Oguku .

Promovarea angajaţilor într-o funcţie superioară se face în raport de experienţa şi vechimea în muncă, ceea ce dă satisfacţie şi încredere în viitorul lor. Cursurile de calificare au loc după programul zilnic de lucru. Eu am un frate inginer, care lucrează în firma „Toyota" care fabrică autoturisme şi îmi spunea că inginerii şi inginerii şefi lucrează peste programul de lucru – ore suplimentare – atât pentru activităţi de cercetare pentru îmbunătăţirea procesului de producţie, cât şi pentru crearea de produse noi, fără să pretindă vreun ban de la firmă,

iar rezultatele muncii lor intră în patrimoniul firmei, conform unei prevederi din contractul lor de angajare.

Toate aceste măsuri au condus la dezvoltarea, an de an, a Japoniei, care în prezent ocupă locul II în lume, după SUA şi a început s-o concureze în ceea ce priveşte calitatea produselor pe care Japonia le exportă, precum şi în legătură cu volumul PIB (produsul intern brut) pe locuitor.

Mă întrebai despre dreptul de proprietate. La noi acest drept este foarte important, iar statul îl respectă şi nu intervine decât atunci când a fost încălcată legea. Aceasta presupune existenţa unei legislaţii suple, clare şi stabile, care să nu necesite rectificări repetate şi să nu aibă fisuri şi ambiguităţi, care să dea naştere la interpretări şi greşeli. Statul nostru veghează ca cel care greşeşte să plătească şi nimeni nu încearcă să-i ia apărarea celui care a greşit.

- Sindicatele ajută patronatele sau fac greve?

- Da, aici intervine şi statul, care cooperează cu patronatele în care se reunesc firmele, dar şi cu sindicatele pentru a le sprijini să rezolve problemele lor de muncă. De exemplu, statul, împreună cu ceilalţi se preocupă de ajustarea periodică a salariilor şi menţinerea stabilităţii sociale. Tot statul se preocupă de acumularea venitului naţional, ajutând şi încurajând firmele să-şi exporte produsele şi le protejează pe piaţa internă şi externă.

Statul nostru are şi un rol social, preocupându-se de ajutorarea persoanelor şi familiilor lipsite de venituri materiale, dar nu încurajează lenea pentru cei care pot munci. De asemenea la noi este încurajat principiul egalitarismului în ceea ce priveşte veniturile.

- Am văzut străzi foarte curate în oraşele pe unde am trecut, reiau eu discuţia. Cum reuşiţi să le menţineţi în această stare?

- În fiecare oraş există servicii speciale care se preocupă de curăţenie pe străzi, care colectează toate resturile menajere din containere, precum şi ambalajele, hârtia, sau obiectele din material plastic. Echipele care acţionează sunt bine organizate, dotate cu echipamentul corespunzător şi autovehicule, fiind un personal calificat în domeniu şi bine plătit. Pot fi văzuţi pe străzi îmbrăcaţi în combinizoane, mănuşi şi căşti de protecţie. Ei sunt primiţi în cartiere de localnici cu plăcere şi întâmpinaţi cu urarea „Bun venit!"

Mai este o problemă: japonezii au fost educaţi să facă şi să păstreze curăţenia; ei au un cult al curăţeniei, dar există şi prevederi în hotărârile emise de administraţia locală, care îi obligă pe proprietarii de case şi de firme să facă curăţenie în propriile firme, atât în interiorul cât şi în exteriorul acestora, pe trotuare şi pe drumurile şi străzile din apropierea firmelor şi caselor lor.

Asemenea obligaţii sunt prevăzute şi în parcurile publice, să păstreze curăţenia şi să nu distrugă arbuştii, straturile de flori, peluzele, etc; pe unele străzi, în lungul trotuarelor sunt plantaţi pomi fructiferi, dar nimeni nu ia fructele din ei – uneori cad pe jos – vin cei de la administraţia locală şi le culeg.

Japonia, fiind un arhipelag de insule cu un sol vulcanic, are puţine izvoare, cu debit mic şi oamenii au avut probleme cu apa potabilă încă din vremuri străvechi. Acest motiv a făcut ca japonezii să dobândească un „cult al apei", s-o adune şi s-o economisească.

Statul a intervenit şi a creat nişte rezervoare pentru păstrarea apei, iar mai târziu au creat nişte lacuri artificiale şi baraje în care se adună apa necesară pentru industrie şi pentru comunităţi. Folosim şi apa din ploi şi din topirea zăpezilor.

- Despre tineretul japonez ce poţi să-mi spui?

- Ei, tineretul japonez, ca şi cel din alte ţări, astăzi are posibilităţi multiple de dezvoltare, învăţătură şi distracţii.

Mulţi tineri dispun de telefoane mobile, internet, magazine cu haine occidentale, obiecte personale, muzică, dans – în spacial rock şi rapp – etc.

La noi se obişnuieşte ca întâlnirile tinerilor să se facă fără alcool, fără droguri, majoritatea păstrând regulile decenţei totale faţă de sexul opus. Majoritatea lor practică moda motocicletelor numită „Raiders", pentru care tinerii se întâlnesc în fiecare zi de vineri, la miezul nopţii, îmbrăcaţi în costume speciale, cu căşti pe cap, se adună în anumite locuri şi se întrec cu motocicletele, apoi se întorc acasă. Toţi am fost tineri şi cred că nu trebuie să-i judecăm aspru pe ei. Eu am împlinit 42 de ani, zice Ogucu, râzând.

- Iar eu am 55 de ani. Mulţi înainte, pentru amândoi!

- Mulţumesc! răspunde el pe româneşte. Am zis bine?

- Da, foarte bine. Dar despre gheişe eu nu ştiu decât că sunt tinere, frumoase, împodobite cu o pieptănătură artistică, îmbrăcate în chimonouri de mătase în culori vii şi că duc o viaţă discretă, specifică, curată.

Japonia este ţara gheişelor rafinate. Greşesc?

- Nu greşeşti deloc. Gheişele sunt femei profesioniste, special pregătite şi educate, dar mai au şi alte calităţi: ele cântă, dansează, pot servi la masă, au grijă de persoana care a angajat-o şi o plăteşte, mai ales când acea persoană îi şi place. Asta este meseria lor.

%

În timp ce AF îmi povestea despre gheişe, eu priveam cele câteva coale de hârtie pe care mi le adusese el să mă orientez când voi aşterne pe hârtie acest capitol.

- Ce vrei să spui cu expresia asta: „Bande, droguri, lupte cu rivalii şi cu poliţia?" l-am întrebat eu.

- Să ştii că m-a şocat şi pe mine. Vei vedea din cele ce îţi voi povesti. Păi, voi, cei de la Miliţia din România sunteţi nişte domni liniştiţi în ce priveşte crimele, bandele înarmate, drogurile, afacerile bandelor cu case şi terenuri, etc. În Japonia, criminalitatea este o nenorocire, iar cei vinovaţi constituie o plagă. Este o categorie de oameni aflată la periferia societăţii, dispreţuită de autorităţile locale, dar şi de japonezi, care, însă, este tolerată şi acceptată, la limită, ca un rău necesar.

„Acei indivizi – îmi povesteşte Oguku – sunt constituiţi în mai multe organizaţii rivale, care duc o luptă sălbatică între ele, dar adesea ele se unesc şi se luptă cu poliţia şi justiţia, când sunt descoperiţi cu afaceri murdare.

Luptele dintre rivali sunt sângeroase, iar poliţia nu intervine, existând pericolul să-şi piardă viaţa şi lucrători ai ei. Uneori, când totuşi reuşesc să-i despartă, acele bande opresc lupta, pe care o reiau mai târziu, cu şi mai mare cruzime.

Bandele consumă şi comercializează droguri de mare risc, arme de foc şi arme albe, fac speculă cu terenuri pentru construcţii, întreţin şi exploatează prostituate, practică răpiri şi sechestrări de persoane în scop de şantaj, execută asasinate la comandă, etc".

- Ai înţeles ce este în Japonia? zice AF.

- Da. Nu ţi-a spus nimic în legătură cu organizarea lor, cu modul lor de acţiune? l-am întrebat eu.

- Mi-a spus ceva de Triade, dar n-am înţeles bine. Cred că e ceva în sens de comandă, ca la armată, cu nişte funcţii pe verticală şi reguli severe privind disciplina, pe care le stabilesc şefii lor superiori.

Organizaţiile au conturi secrete în care îşi păstrează banii din afacerile lor murdare şi dispun de avocaţi bine pregătiţi pe care îi plătesc regeşte şi care îi salvează pe

infractori, câştigând aproape toate procesele penale pe care le intentează autorităţile statului.

Aceste organizaţii reuşesc să-şi infiltreze şi în poliţie oameni de-ai lor, care le transmit datele când urmează anumite acţiuni şi uneori sunt ajutaţi să colecteze „taxa de protecţie" de care nu scapă nimeni.

%

Afară se înserase şi în parc se lăsase răcoarea.

- Nu îţi este frig, Aurel?

- Puţin. Seara este răcoare aici, am răspuns eu.

- Atunci să mergem! Mie poţi să-mi spui Ako, aşa cum mi se spune şi în familie.

- Am reţinut. Voi fi mai atent data viitoare.

Ne-am apropiat de maşina lui şi, înainte de a porni, mi-a spus: „Ne aşteaptă acasă Maiko. Când am plecat mi-a spus că va face o prăjitură specială pentru tine".

- Mulţumesc, dar te rog să nu te superi, sunt nevoit să te refuz! Trebuie să ajung la vapor şi să dorm acolo, nu pot întârzia pentru că se nasc suspiciuni. Tu ştii, Ako, că eu provin dintr-o ţară comunistă, unde avem unele probleme de relaţii cu străinii şi ...

- Bine, dar eu am târguit din piaţă pentru ....Înţeleg situaţia, dar îmi pare rău. Să te conduc în port?

- Te rog! Salut-o pe soţia ta şi roag-o să mă ierte, dar este târziu şi ... poate trec pe la voi altă dată!

- Bine. Să mergem!

Am refăcut drumul înapoi, spre portul Yokohama într-o oră, traficul rutier fiind aglomerat pe autostradă la ceas de seară. Ajunşi în port, în apropierea danei nr. 8, l-am rugat să oprească şi am mers pe jos încă o sută de metri. Era ora 20³°,

noapte de iarnă, dar nu era frig. I-am mulţumit pentru tot şi m-am scuzat încă o dată pentru gestul meu. Cred că m-a înţeles.

- Unde ai fost, măi, atâta vreme? m-a întrebat comandantul navei când am mers la el în cabină.

Am fost foarte îngrijorat când am văzut că întârzii, gândindu-mă să nu se fi întâmplat ceva cu tine.

- Ce putea să mi se întâmple? Am dat telefon acasă şi totul este în regulă, apoi am făsut nişte cumpărături, am mâncat ceva la un restaurant şi am stat vreo oră în parcul central. Avem ceva probleme? l-am întrebat eu.

- Deocamdată nimic deosebit. Mâine cred că vom termina de descărcat cimentul, apoi ieşim din port să facem curăţenie în magaziile de mărfuri, în care urmează să încărcăm orez în saci şi aparatură electronică.

- Parcă spuneai că vom lua şi ceia verde?

- Nu de aici, din Bang-Kok (Taylanda). Ai ceva probleme la compartimentul maşini? m-a întrebat el.

- Când am plecat în oraş ştiam că totul este în regulă, oamenii sunt sănătoşi şi apţi de servici, iar la motoare nu sunt avarii. Voi verifica totul până când mă culc.

Am mers în cabină la mine unde mi-am lăsat cele câteva cumpărături şi m-am făcut lejer, apoi l-am căutat pe ajutorul mecanic (of. mec. I) care m-a asigurat că totul este în regulă şi putem porni la drum în orice moment.

- Cranicul nr 2 a fost reparat? Parcă ziceai că s-a ars bobina?

- Când l-am demontat, am constatat că nu era arsă, am găsit doar un fir de alimentare rupt, care fusese izolat superficial. A fost înlocuit şi apoi izolat.

Mi se făcuse foame şi am mers la bucătărie să mănânc ceva. „Nu am decât friptură de porc cu garnitură de cartofi natur" mi-a răspuns bucătarul. „Dă-mi ce ai, că îmi este foame!" i-am spus eu.

Am mâncat, apoi m-am întors în cabina mea, mi-am făcut tualeta de seară şi m-am aşezat pe pat să mă culc, dar am adormit destul de târziu, gândindu-mă la cele discutate cu Oguku.

Dimineaţa m-am trezit la ora 6°° dar am rămas în pat să mai lenevesc puţin, ştiind că este duminică şi în port nu se lucrează. Am aţipit din nou şi m-a trezit o rază de soare care se reflecta din apă tocmai pe rama din bronz a hubloului de la cabina mea.

M-am ridicat din pat şi m-am spălat, m-am îmbrăcat şi am ieşit pe punte. Cerul era senin şi soarele se reflecta în apa limpede a mării care părea de culoare albastră. Mi-am adus aminte de Marea Neagră care era la fel de limpede, cu ani în urmă, dar de câţiva ani este poluată cu petrol şi tot felul de reziduri, care au făcut să dispară şi unele specii de peşti. Ce frumos răsărit de soare vedeam în fiecare dimineaţă la Constanţa! Soarele era roşu şi dădea senzaţia că răsărea direct din apa mării.

%

Zi de duminică. În port este linişte, nefiind activităţi portuare. După micul dejun unii membri ai echipajului nostru au plecat în oraş; unii s-au întors la navă la masa de prânz, iar alţii la masa de seară.

Toţi erau veseli şi bine dispuşi, încât se hârjoneau între ei sau povesteau unele fapte hazlii. Îi ascultam fără să particip la dialogul lor.

- Cam ce discută ei? îl întreb pentru a-mi forma o părere în legătură cu preocupările lor prin porturi.

- Unii povestesc în care magazine au făcut cumpărătuiri, îşi arată obiectele cumpărate, alţii vorbesc despre restaurantele în care au intrat, iar câte unul despre o păţanie sau vreo

aventură cu o femeie, chiar dacă n-a mers până la capăt cu ea. De exemplu, un marinar de la punte le povestea celorlalţi că în parc a cunoscut o japoneză care i-a zâmbit şi l-a întrebat: „Eşti singur, seylor?" „Da" „Şi nu vrei să te însoţesc?" „Cu plăcere!" şi au pornit împreună pe aleile parcului. Japonezii vorbesc limba engleză mai bine decât noi, marinarii, deoarece au fost sub stăpânirea SUA multă vreme. Şi azi mai au baze militare pe unele insule.

- Cum arăta japoneza ta? îl întreabă un coleg.

- Tânără, frumoasă, cu un mers fluid, alunecos, dar care îi făcea să-i vibreze pulpele şi şoldurile.

- Şi ce ai făcut cu ea?

- N-eam aşezat pe o bancă, am strâns-o în braţe, ne-am giugiulit puţin, apoi ne-am despărţit.

- Bravo, mă! strigă altul. Halal bărbat! Să-i priveşti trupul, s-o strângi în braţe, ea ţi-a surâs provocator, iar tu nu i-ai făcut nimic. Ai grijă să nu uiţi că te-ai plimbat şi tu cu o japoneză cu ochii oblici!

- Dar tu ce ai fi făcut în locul meu? O dezbrăcai acolo, în parc? a răspuns marinarul.

- Poate că da. Cine ştie?

- Numai gura e de tine, lasă că ştiu eu.

Din oraş, un grup adusese o geantă de voiaj plină cu sticle de wyski şi au pus-o pe masa din careul marinarilor, invitându-ne pe toţi cei prezenţi să servim câte un pahar.

- Ce sărbătoriţi? i-am întrebat eu.

- Sfântul Vasile sau Sfântul Ion, a răspuns unul .

- Care sfânt? Nu avem niciunul la bord.

- Atunci să mă sărbătoriţi pe mine! Ce dacă mă chiamă Gheorghe? Mai este puţin până atunci. Hai noroc! a spus el cu paharul sus.

Am ciocnit şi eu paharul cu ei, am băut şi apoi am plecat la mine în cabină, lăsându-i să bea şi să vorbească, toţi odată, ca la Turnul Babel.

Altă dată, tot aşa într-un voiaj în Filipine, am participat la o „băută" cu echipajul navei de Sf. Mihail şi Gavril. După ce atmosfera s-a încălzit, un coleg ne-a povestit că soţia unui prieten al său care lucra pe o navă în zona Canadei, a născut un copil, deşi el nu fusese acasă timp de un an şi două luni.

- Copilul ce vârstă avea când s-a întors acasă prietenul tău?

- Aproape trei luni.

- Nu este ala lui, dă pe loc sentinţa cel ce înrtebase. O femeie naşte la maxim nouă luni, că doar nu este femelă elefant să ducă sarcina 24 de luni. Dar soţul ei ce zice? Prietenul ăsta al tău.

- Ce să mai zică? L-a declarat la Oficiul Stării Civile şi îl consideră copilul lui. Poate că a fost şi el revoltat, s-o fi simţit şi el trădat, dezamăgit. dar pe cine să se răzbune?

- Eu l-aş căuta pe cel care a intrat în casă în lipsa mea şi m-aş răzbune ca un leu, zice altul.

- Înseamnă că nu ştii povestea cu „căţeaua şi coada sus" a intervenit altul care tăcuse tot timpul.

%

În timp ce Aurel îmi povestea discuţia lor, mi-am amintit de cartea „Lord Newermare" scrisă de scriitoarea suedeză Agneta Plejel, în care trata un subiect asemănător, petrecută întâmplarea pe insula Boyama din arhipelagul Papua Noua Guinee. Bărbatul plecase de acasă de mai mulţi ani, iar soţia sa a născut copilul altui bărbat. Când s-a întors acasă soţul legitim şi a găsit copilul, l-a luat bucuros în braţe şi nu şi-a manifestat supărarea, furia sau gelozia, nu i-a făcut scene soţiei

că are un copil de care el nu ştia, dimpotrivă, el era mândru că are un copil. Cum se explica comportarea lui? Eu am zâmbit, iar AF m-a întrebat:

- De ce zâmbeşti?

I-am redat acel pasaj din carte, iar el s-a gândit un pic şi m-a întrebat: „Chiar aşa, care este explicaţia?"

- Acest popor din Arhipelag, având o educaţie precară, crede că numai femeia stă la baza creaţiei, ea primind în trupul ei copilul de la Dumnezeu, iar bărbatul care se împreunează cu femeia nu are niciun rol în zămislirea lui.

- Deci, asta era?

- Da, îi răspund eu.

%

- În săptămâna care a urmat am avut multă treabă. După descărcarea cimentului au fost spălate magaziile şi pregătite pentru încărcarea orezului, apoi a aparaturii electronice, iar sâmbătă la prânz am primit şi remorcher care ne-a scos din port, iar când am ajuns în oceanul Pacific, am pus de drum spre Taylanda.

- Cu prietenul tău Oguku Mimamoto, te-ai mai întâlnit? l-am întrebat eu.

- Da, în ultima zi înaintea ieşirii navei din port. Am fost la Agenţia Navală cu comandantul Bondoc şi ne-am salutat, în trecere, evitând alte discuţii.

- Ce faci, seylor, pleci?

- Da, peste o oră, am răspuns eu telegrafic.

... Despre Oceanul Pacific japonezii îţi deapănă tot felul de istorii, care mai de care mai înfricoşătoare. Unii spun că vara soarele este fierbinte şi mistuie cerul ca o veritabilă lentilă, încât „tăriile" lui par a fi vopsite cu un lac azuriu, pe când orizontul pluteşte plat.

Stând afară, pe punte, privesc atent cerul, chiar îl studiez din priviri. Cerul e limpede, fără nori, iar într-un punct văd un loc mai strălucitor unde cred că se află tronul lui Dumnezeu şi, involuntar, îmi fac semnul crucii.

Tot japonezii mi-au spus că în Pacific şi în mările care îl înconjoară, bântuie acele furtuni năprasnice, pe care ei le numesc Taifun şi consideră că ele coboară din cer ca o bombă şi explodează peste ape şi peste localităţi, producând mari dezastre. În timpul furtunilor, marea mugeşte, iar din cer cad fulgere şi tunete asurzitoare, care produc incendii şi alte calamităţi. Unele fulgere pot distruge aparatura de la bordul navelor pe care le lasă fără mijloace tehnice de orientare.

Noi am avut noroc de o mare liniştită până când am trecut prin strâmtoarea Osima, în Marea Chinei de Est, dar într-o noapte, când ne pregăteam să intrăm în Marea Chinei de Vest vântul a început să sufle, la început cu forţa 5-6 pe scara Beaufort, apoi cu forţa 7 ridicând valuri înalte de 7-8 metri, încât nava noastră a intrat în tangaj şi ruliu, zgâlţâindu-ne până aproape în zori, când a scăzut intensitatea vântului, apoi, treptat, marea s-a mai liniştit.

Pe cer a apărut un soare palid care încălzea tabla navei noastre şi sporea intensitatea luminii în jur.

Din văzduh a apărut un şoim care a coborât în zbor planat pe catargul navei noastre, unde s-a odihnit aproape o jumătate de oră, după care şi-a luat zborul, îndreptându-se spre un atol (insuliţă) dinspre coastele Taylandei, după ce s-a rotit deasupra navei.

Treceam printr-o zonă liniştită şi nu se auzeau decât valurile ce se rostogoleau înspumate şi zumzetul monoton al motoarelor de la nava noastră, ale căror elici desenau în pupa navei siajul lor uniform şi prelung.

... Într-o dimineaţă treceam cu nava prin apropierea unui atol înverzit, cu nişte plaje largi de nisip, care urcau treptat pe nişte maluri stâncoase.

Un soare roşu şi promiţător ne privea de sus, iar pe măsură ce urca pe cer făcea să sporească ţipetele pescăruşilor de pe acel atol şi mulţi dintre ei se ridicau în zbor şi se roteau în jurul navei noastre.

La scurt timp, de pe atol au coborât zeci de foci, care înotau în apropierea noastră; unele aveau un fel de plânset, aşa cum au puii de focă abandonaţi de părinţii lor şi se vedeau că suferă. Le-am privit atent când erau la distanţă de câţiva metri de navă şi, te rog să mă crezi că focile aveau un chip rotund şi înţelept, încât semănau cu oamenii.

În jurul nostru atmosfera este senină şi albastră, încât pare că toată zarea este albastră, cerul nu se mai deosebeşte de marea care era liniştită şi respira uşor.

În noaptea care a urmat pe mare s-a aşternut o linişte nepământeană, iar apa era şi ea în nemişcare. Luna şi-a făcut apariţia pe cer, urcând încet şi luminând marea, cerul şi împrejurimile cu lumina ei argintie şi rece; marea părea un covor mare, peste care valuri mici, care se rostogoleau, vorbind între ele într-o tăcere adâncă.

Ieşisem pe punte în miez de noapte, lăsându-i în cart pe colegii şi subalternii mei să supravegheze mersul lucrurilor la maşini.

Privind în depărtare, peste marea luminată de razele lunii, îmi ziceam în gând: „Unde eşti tu inocenţă a copilăriei? Sunt aproape 36 de ani de când am terminat Şcoala Medie Tehnică de Marină, 36 de ani de când străbat cu navele mările şi oceanele lumii, iar în aceşti ani, nu ştiu dacă am petrecut cu familia – în total – un sfert, iar restul a fost singurătate, între pereţii de fier ai vapoarelor, departe de soţia şi copiii mei"

Erau momente unice, de visare şi linişte, pe care le petreceam pe puntea superioară a navei. Acolo uitam de furtuni şi depănam, în gând, amintiri în care era vorba de cei dragi sau de firele încurcate ale vieţii trăite în care m-am convins – recunosc, cam târziu – că în viaţa omului nu există un drum drept, începând din momentul în care te naşti şi până când părăseşti acest pământ. Mai întâi trebuie s treci prin inocenţa copilăriei, apoi prin îndoiala adolescenţei, apoi prin maturitatea responsabilă şi obositoare când trăieşti greutăţi şi coşmaruri. În final ajungi la bătrâneţe, cu sufletul şi trupul obosite, gata pregătit pentru „locul de odihnă".

Cum şedeam eu la pupa navei, m-am aplecat peste parapet să observ siajul elicelor şi să ascult zumzetul motoarelor; totodată am încercat să pătrund cu privirile în adâncul mării, prin stratul gros de apă, lucru imposibil de realizat.

Siajul unei nave este un fel de scriitură tremurată pe care o produce elicea învârtită de motor, agitând apa în urma acestuia, după ce a împins, cu forţă nava înainte.

... În sfârşit, peste 13 zile am intrat în Marea Taylandei şi am acostat în portul Bang-Kok, dar marfa am încărcat-o din punctul Kosi-Shang, 8000 tone ceai, în trei zile, după care am ocolit peninsula Malacca prin sud, iar acea zonă feerică este de natură să-l seducă pe omul cel mai reticent, mai nepăsător, faţă de natura care îl înconjoară, atât în Singapore, Malacca sau Sumatra. Erau peisaje încântătoare prin care natura îşi revărsase toate darurile ei neasemuite, pentru care nu găsesc cuvinte potrivite. Cred că mulţi navigatori – printre care şi Cristofor Columb – ar fi fost fericiţi să decopere acele locuri de vis; acele locuri sunt râvnite de mulţi, aşa cum au fost mai înainte şi teritoriile Africii, care au fost colonizate şi sărăcite de occidentali.

- Se tot spune că în Oceanul Indian, începând de la Singapore, strâmtoarea Malacca, Insula Sumatra, până la ţărmul Somaliei, acţionează piraţii care atacă navele comerciale. Ce se întâmplă acolo? l-am întrebat eu pe AF.

- Despre piraţi i-am auzit şi eu pe colegii mei de la NAVROM, dar noi nu i-am întâlnit niciodată. De la Constanţa am fost avertizaţi prin radiogramă, eram pregătiţi să ne apărăm, dar nu i-am văzut.

- Eu am văzut un film prezentat la TV pe un canal străin – parcă Discovery – era vorba de o navă sub pavilion englez atacată de nişte piraţi pornind dinspre malul Somaliei cu o şalupă rapidă în care erau şase bărbaţi tineri înarmaţi cu pistoale automate AKM, care au urcat la bordul navei, au sechestrat echipajul acesteia şi, sub ameninţarea armelor, le-a luat nava.

Deasupra navei se tot învârtea un elicopter militar care executa supravegherea zonei, dar bâzâia în aer, fără a interveni.

Altă dată am văzut un flim cu vasul Bahari Hindi – probabil indian – pe care erau ambarcaţi şi câţiva marinari români, printre care am reţinut pe unul Petre Căciuleanu, care a povestit fapte cutremurătoare.

- Măi, nu-ţi pot spune amănunte, că nu ştiu, a spus AF, după care a continuat descrierea marşului navei lor prin strâmtoarea Malacca şi starea vremii.

- Înainte de a ieşi din strâmtoarea Malacca, cerul s-a întunecat şi a început să plouă cu stropi mari şi repezi, iar când am intrat în apele Oceanului Indian am văzut în depărtare o trombă înaltă de apă – o tornadă – care s-a împrăştiat până să ajungem noi în apropierea acelui loc. Era în zorii dimineţii şi soarele se ridica încet deasupra orizontului, ca un glob roşu de foc.

Pe puntea cabinei de comandă l-am zărit pe Gabriel Bondoc, comandantul nostru, care privea în zare din uşa

cabinei. L-am strigat şi i-am făcut semn spre acel răsărit de soare, întrebându-l de ce este atât de roşu. „Va începe curând furtuna!" a răspuns el cu voce tare, apoi a intrat în cabină. Şi a avut dreptate: era iarnă, iar în acea perioadă în Oceanu Indian suflă tare muconii, care pot produce furtuni puternice.

Când am ajuns în sudul insulelor Nicobar, norii au acoperit cerul şi au coborât până aproape de suprafaţa apei, producând un întuneric, prin care au început să taie brazde zig-zavate, însoţite de tunete asurzitoare. Marea s-a montat, vântul a crescut în intensitate până la forţa 8 pe scara Beaufort, ridicând valuri înalte, care ajungeau pe puntea principală.

Am coborât în sala maşinilor, unde echipa tehnică executa cartul. Totul era în regulă, doar câteodată motoarele se turau în gol, când elicile ajungeau deasupra apei, în timpul tangajelor la care era supusă nava.

Din cabina de comandă Comandantul a cerut la maşini: „Încet-înainte!" apoi „Stop maşina!"

L-am întrebat prin interfon:

- Ce s-a întâmplat?

- Valuri înalte de 8-9 metri, tangaj periculos şi un ruliu dur de 18°-25°, cu benzi lungi în ambele borduri. Păstraţi viteza redusă!

Orizontul, care până atunci era înşelător, în acele momente nu se mai vedea deloc, doar o enormă întindere de apă.

De obicei, marea inspiră groază când pe asemenea întinderi se dezlănţuie furtuna, dar oamenii curajoşi se avântă pe valuri, înfruntând vijeliile ei, chiar dacă pot plăti scump acţiunile lor, pentru că ea nu iartă niciodată, lăsând în urma furtunilor mari dezastre şi chiar victime omeneşti.

Abia după-amiază am ieşit din centrul blestemat al acelei urgii şi, treptat, am putut reveni la viteza dinaintea furtunii, de 12 noduri (mile marine pe oră). Când au fost inventariate

stricăciunile produse, în afară de câteva capace de la gurile de aerisire ale magaziilor şi nişte suporţi de la bărcile de salvare, altele nu au fost, dar în cabinele echipajului a fost prăpăd, ca de obicei. Ne-am bucurat toţi când s-a constatat că n-a intrat apă peste marfra din magazii.

- De ce vă temeaţi de furtună, că doar navele erau destul de stabile şi de rezistente? l-am întrebat eu.

- Nu era chiar aşa. Navele noastre începuseră să se învecheaască, iar dotările lor nu mai corespundeau cerinţelor. Totuşi, echipajele se străduiau să le întreţină pentru a fi menţinute permanent în funcţiune; chiar şi cabinele pentru echipaj erau subdimensionate, pentru a se lăsa cât mai mult loc pentru marfa transportată.

În a doua parte a anilor '80, când în ţară se făcea economie pentru a se restitui împrumutul luat de România de la Banca Mondială, s-au impus restricţii şi pe nave în ce priveşte hrana şi diurna de străinătate a echipajelor, încât nu ne mai rămâneau bani cu care să mai cumpărăm vreun obiect pentru familie.

Ceva mai bine o duceau cei care navigau pe navele petroliere şi cei de pe navele de transport cu capacitatea mai mare de 55000 de tone dw.

Viaţa pe navele de linie este grea, departe de ţară şi de familie, de prieteni, etc, încât zilele se scurgeau încet, monoton, trăind într-o izolare relativă în mijlocul oceanelor, zgâlţâiţi de valuri şi ascultând acârţâitul produs de povara măsrfurilor transportate. Uneori aveam senzaţia că trăim într-o cuşcă metalică, aflată zi de zi la cheremul capriciilor mării, riscând să plătim oricând mării scel tribut de care se tot vorbeşte printre navigatori, plătit pentru îndrăzneala de a o înfrunta.

- Din câte mi-ai povestit tu, am tras concluzia că eşti melancolic şi îţi place să priveşti adesea marea, atât când este

liniştită, cât şi când este învolburată, „montată". De ce nu te-ai transferat la secţia punte din anul II al SMTM?

- Am încercat, dar tata mi-a spus că mă retrage din şcoală dacă fac „prostia" asta. El voia să învăţ o meserie, marinăria de punte i se părea că este altceva. Ce să-i faci? Era concepţia omului de la ţară, care vedea mecanica o meserie practică şi de viitor.

- Aşa am păţit şi eu cu tata. Mai întâi n-a fost deloc deacord să urmez SMTM, tot amintindu-mi de păţaniile lui Robinson Crusoe pe mare, apoi cei 25 de ani petrecuţi în sălbăticie pe insula Paştelui. M-am înscris la SMTM fără ştirea şi aprobarea lui, punându-l în faţa faptului împlinit când a început şcoala. În vară, aflat în practică pe nava şcoală „Neptun", am discutat mult cu comandantul Mărăcineanu, care mi-a sădit dragostea pentru secţia punte, dar când i-am spus tatălui meu ce vreau să fac m-a ameninţat: „Când ai ales SMTM ai făcut-o de capul tău, deşi eu voiam să devii inginer de drumuri şi poduri, iar acum renunţi şi la meserie. Dacă îndrăzneşti să-ţi schimmbi profilul, te retrag din şcoală şi vei rămâne ţăran, la plug, că tot nu are cine să strunească armăsarii noştri, eu fiind toată ziua ocupat la primărie!" M-am resemnat, iar în 1955 am fost nevoit să plec la Şc. Navală din Giurgiu.

%

- Totuşi, navigaţia este o meserie frumoasă, mai ales atunci când marea este liniştită şi se aude doar zumzetul motoarelor şi fâşâitul apei pe lâncă corpul navei.

Uneori vedeam peşti făcând salturi prin aer, apoi cădeau, cu zgomot, înapoi în mare. Deobicei, navigatorii sunt sentimentali; unii ies pe punte cu ghitara şi cântă cântece de dragoste şi dor, alţii stau în cabinele lor şi recitesc scrisorile

primite de la familiile lor în diferite porturi, precum alţii se bucură, privindu-şi fotografiile celor dragi.

Emoţiile cresc aproape întotdeauna când ne întoarcem în ţară după ce ieşim din strâmtoarea Bosfor şi intrăm în Marea Neagră, semn că ne apropiem de România, de Constanţa, de casa noastră.

De aici, dorurile şi emoţiile sunt trăite tot mai intens pentru cei dragi, fiecare devine mai bun, sufletul lui fiind cuprins de acel sentiment de dărnicie, iar celelalte gânduri despre viaţă şi despre nevoi îşi pierd asprimea şi nu te mai sâcâie ca altă dată. Aşa reuşeşti să-ţi pui în ordine gândurile şi să-ţi purifici sufletul de murdăriile vieţii.

Adesea, când ajungem în port după multe luni de absenţă, în euforia aşteptării întâlnirii cu familia, soţia, copiii sau iubita, îţi vine să-i îmbrăţişezi pe toţi oamenii pe care îi întâlneşti în cale.

- Ce ai aflat despre Revoluţia Română din 22 decembrie 1989? l-am întrebat eu. Cred c aţi urmărit şi voi la TV pe vapor o parte din evenimente.

- Nu prea am înţeles spre ce tip de orânduire ne îndreptăm. Ce vor conducătorii noştri să pună în locul comunismului? Bine că e mai multă libertate. Dar tu, care le-ai trăit, le-ai văzut în fiecare zi, ce-mi spui? Vor fi înfăptuite transformările promise de cei de la putere?

- Deocamdată situaţia este, încă, confuză. Toţi ne bucurăm că este mai multă libertate, dar se pare că unii o înţeleg prost, adică poţi să faci ce vrei (haos) poţi să înjuri pe cine vrei, dar nimeni nu se gândeşte cum să construim o viaţă mai bună pentru toţi, într-o democraţie durabilă şi sănătoasă.

Unii s-au şi gândit să beneficieze de avantajele puterii, adunându-se în „conclavuri" unde hotărăsc deja avantajul lor, conform zicalei: „Noi vrem egalitate, dar nu pentru căţei" – ştii şi tu fabula „Câinele şi căţelul".

Deocamdată abia suntem la început de drum. Să mai aşteptăm să vedem cum vor evolua lucrurile.

În Frontul Salvării Naţionale este unul Silviu Brucan, un fel de guru al Revoluţiei, care ne-a prezis că abia peste 20 de ani vom culege rezultatele, dacă se va schimba mentalitatea populaţiei noastre. Eu sunt sceptic în această privinţă, după ce 45-50 de ani am trăit şi muncit în comunism, acea ideologie cu care s-a născut şi trăit cea mai mare parte a românilor. Nu ajung 20 de ani pentru schimbarea concepţiilor, aşa cum susţine acest „Oracol din Dămăroaia", cum a fost poreclit Silviu Brucan de mai mulţi politicieni şi analişti politici.

- Dar cei din Occident cum au reuşit? întreabă AF.

- Să nu uităm că în ţările occidentale comunismul a fost doar fluturat de unele partide socialiste sau comuniste, dar n-au acţionat aupra proprietăţii particulare şi la baza existenţei societăţii, pe când la noi, comunismul a fost impus cu armata şi securitatea rusească, apoi cu toate mijloacele de propagandă.

- Vom trăi şi vom vedea, a mai spus AF, cu mâna pe clanţa uşii, gata de plecare.

L-am condus până la uşa de la intrare, unde ne-am luat rămas bun, apoi m-am întors în camera mea şi am scotocit prin sertare, căutând notiţele mele despre Japonia. Le-am găsit mai greu pentru că de multă vreme n-am mai făcut ordine în însemnările mai vechi.

Recitind acele însemnări, m-am bucurat mult pentru că prietenul japonez al lui AF confirmase destul de multe date pe care le aveam eu. Lipsesc doar vreo şase chestiuni, în dreptul cărora eu scrisesem la acea dată, când le-am citit: „Fantezie!" sau „Imposibil!" sau „Cine ştie în ce generaţie se va întâmpla" sau „Nu!" după cum le voi repeta mai jos:

1) Japonia a crescut producţia economică şi a dat din ce în ce mai multe produse de calitate superioară la preţuri competitive în toate ramurile industriale. Aşa se explică faptul că a inundat

piaţa mondială cu autoturisme de mic litraj, motociclete, aparate TV, ceasuri electronice, video, aparate foto automate, computere personale, microcalculatoare portabile, etc. (Da, aşa este)
2) În medicină îşi propune să obţină organe artificiale din materiale sintetice, obţinerea de sânge artificial şi creier artificial (Imposibil! am scris eu)

În 2013 un grup de cercetători români de la Cluj, au realizat sânge artificial ce poate fi folosit la transfuzii, în operaţii chirurgicale şi dialize – deci, e posibil.
3) Folosirea surselor de zgomote pentru refacerea găurilor din stratul de ozon cu ajutorul proiectoarelor cu particule aeropurtate (Fantezie! am scris eu).
4) Realizarea calculatoarelor pe baza celulei vii, conectarea între fiinţele vii şi calculatoare; autocrearea de texte pe calculator (Nu se poate! am scris eu).
5) Construirea unei staţii lunare locuibilă pentru dezvoltarea turismului în Cosmos, până în 2017, precum şi realizarea debarcării pe planeta Marte până în 2018. (Şi aici am scris Fantezie!)
6) Realizarea roboţilor antropomorfi (Fantezie!)

%

N-am avut timp să trimit manuscrisul la computer pentru redactare şi simt nevoia să fac o nouă completare. O echipă numită „În premieră" de la postul TV Antena 3 a executat o filmare în SUA, unde urmează să facă pregătirea câteva sute de candidaţi pentru a coloniza planeta Marte. Printre candidaţi sunt şi 22 de cetăţeni români (unii dintre ei au spus că dacă nu vor putea pleca, se vor sinucide). Este o dorinţă mare de a pleca în această inexplicabilă aventură, deşi au fost avertizaţi toţi cei selectaţi să participe la antrenamente, au

asigurat doar un drum – la ducere – că pentru întoarcerea pe pământ, nava nu va mai dispune de combustibil. Este greu de explicat.

Totuşi, previziunea Japoniei are o bază. Este posibil să fi greşit eu când am scris Fantezie în dreptul ei.

X
Amintiri ... Amintiri târzii

În toamna anului 1995 mă odihneam pe o bancă din parcul Prefecturii. Pe alee treceau oameni trişti, călcând greu, Printre ei l-am zărit şi pe Aurel , venind agale dinspre Piaţa Unirii, mergând spre Poarta nr. 2 din port.

- Ce ami faci, prietene? Pe unde mai umbli, măi, extraterestrule, de nu te mai vede omul cu anii?

- Abia m-am întors, săptămâna trecută, din Ucraina, iar la sfârşitul acestei săptămâni vom pleca în Cipru.

- Acum unde mergi?

- Merg în port să pregătesc nava pentru drum. Mă refer la partea mecanică. Avem nişte defecţiuni la o turbină şi un motor auxiliar şi vine echipa din şantier să le remedierze, iar eu trebuie să fiu acolo.

- Deci, te grăbeşti? l-am întrebat eu.

- Nu prea tare. De la ovreme am luat hotărârea să nu mă mai grăbesc deloc. M-am grăbit o viaţă întreagă şi n-am rezolvat mare lucru.

- Faci foarte bine. Hai să stăm puţin pe bancă! Ce mai fac fetele tale?

- Bine. Cu şcoala, cu gospodăria ... se descurcă şi ele după posibilităţi.

... În acele momente în atmosferă am auzit ţipetele cocorilor şi am întrerupt discuţia privind cerul ca să-i vedem.

Era un stol mare de cocori care treceau în zbor spre sud, în formaţia „triunghi cu vârful înainte", lăsând în urma lor un fel de cântec. I-am privit amândoi un timp, apoi Aurel a început să spună:

- Cât de frumos cântă! Nu i-am mai auzit de mult.

- În copilăria noastră îi priveam adesea de pe islaz în fiecare toamnă.

- Da, mă aprobă Aurel. Şi le strigam să ne ia şi pe noi în zborul lor şi să ne ducă în ţările calde, dar ei treceau nepăsători mai departe.

- Plecau toamna şi se întorceau aproape totdeauna primăvara, în cadrul schimbărilor ciclice ale anotimpurilor. La fel am procedat şi noi când am plecat din sat, dar după câteva anotimpuri, nu ne-am mai întors acolo, fiind nevoiţi să muncim şi să trăim în cu totul alte zone ale ţării sau ale globului pământesc, ca voi, navigatorii.

- Da, ai dreptate! Imediat după ce am ieşit din perioada copilăriei, apoi a adolescenţei, ne-au năpădit grijile, uitând de inocenţa acelor perioade, iar azi ni se mai întâmplă uneori să nu observăm când înfloresc pomii sau florile din parcuri şi grădini. Priveşte şi tu la oamenii care trec pe alee! Vezi cât de trişti sunt? O fi rezultatul noii democraţii pe care ne-a adus-o revoluţia?

- Este o etapă mai grea pe care o traversează ţara mai ales după inflaţia galopantă din noiembrie 1991, dar dacă vom reuşi s-o depăşim, poate va fi mai bine.

- Nu prea sunt speranţe, spune AF clătinând din cap.

- Cel mai greu va fi să se schimbe mentalităţile din trecut şi să accepte oamenii democraţia adevărată.

- Mie mi se pare că guvernanţii de azi ne mint, fiind interesaţi de realizarea bunăstării lor şi mai puţin de viaţa poporului, pe care îl lasă să se descurce cum poate.

AF a făcut o pauză mai mare, care mi-a dat prilejul să-l privesc de aproape: avea tenul ars de soare şi de vânt, frunte încreţită şi o tristeţe îi întuneca privirile.

- În ultima vreme suport, din ce în ce mai greu, singurătatea. Să ştii că povara singurătăţii este foarte apăsătoare, a reluat el discuţia. Pe mine m-au obosit toate necazurile prin care am trecut, care s-au adăugat, apoi, anilor petrecuţi pe mare şi-mi simt, din ce în ce mai încărcat sufletul, care plânge ca un copil rămas singur pe lume.

- Cu toate acestea continui să navigi. De ce?

- Am continuat să lucrez gândind că trebuie să-mi întreţin fetele, până-şi vor forma şi ele un viitor. Salariul meu nu este prea mare – mai ales după inflaţie – iar indemnizaţia de străinătate, deşi destul de mică, abia ne ajută să supravieţuim. Mai greu îmi vine când plec în voiaj, pentru că trebuie să las acasă fetele singure, fără o experienţă de viaţă şi în gospodărie. Asta îmi aduce aminte de moartea soţiei şi mă face să mă revolt în mine pentru faptul că am fost atâţia ani slugă credincioasă la NAVROM, mulţumindu-mă cu puţin.

Poate a fost la mijloc iubirea pentru profesia aleasă, dar nu ştiu dacă am făcut bine sau rău, irosindu-mi în navigaţie cei mai frumoşi ani ai tinereţii mele.

După ce a murit Mioara, multă vreme am fost amărât, până într-o zi când, aflat pe puntea navei, cu o ţigară aprinsă în mână, am hotărât să-mi înving deznădejdea şi, pe loc, m-a cuprins un fel de pace lăuntrică binefăcătoare, un fel de înseninare celestă; simţeam că din mine plecase toată amărăciunea, care-mi uşurase trupul şi sufletul. Nu mai auzeam decât mersul motoarelor şi apa învolburată la pupa de învârtirea elicelor. Apoi durerea a revenit.

%

L-am lăsat să vorbească pentru a se uşura. Între timp eu m-am gândit la cele pătimite de AF. Îi înţelegeam tristeţea, suferinţa şi deznădejdea, supărarea pe viaţa pe care o socoteşte că i-a făcut o nedreptate şi un mare rău.

Sufernița îi face pe unii oameni să se închidă în ei pentru totdeauna, iar pe alţii îi înrăieşte mult; prea puţini ajung să se resemneze. AF are dreptate, fiecare fiinţă este făcută să aibă o pereche, cu atât mai mult omul are nevoie de acea „jumătate" care să-l ajute să se împlinească. Mai greu este să-ţi găseşti acea jumătate.

Pentru durerile sufleteşti omul găseşte greu răspunsul, iar Aurel a preferat să ducă povara singurătăţii, refuzând să se mai ataşeze de un alt suflet de femeie, fără să se gândească la situaţia că peste omul însingurat şi cu golul în suflet, pot da năvală amintirile care vin sin urmă, care-i pot amplifica durerile.

Toate fiinţele au nevoie de iubire, ca de aer, apă, hrană, dar să nu uităm de sufletul omului, care suportă greu singurătatea; cei singuri aud vocile trecutului, care se întorc adesea să le bântuie viaţa.

%

- Mă gândeam la tine uneori – reia AF discuţia – şi apreciam că ai procedat bine schimbându-ţi profesia. Chiar te-am şi invidiat puţin pentru că lucrezi într-o unitate care se bucură de autoritate şi eşti respectat şi eşti mereu acasă. Nu mi-ai spus de ce te-ai pensionat mai devreme. Eu cred că mai puteai lucra câţiva ani de zile.

- Mă temeam pentru sănătatea mea. Stresul permanent pe care l-am suportat în ultimii ani mi-a produs un ulcer

păcătos, iar după câteva internări în spitalele militare din Constanţa şi Bucureşti, am fost suspectat că aş avea cancer la stomac. Am urmat tratament, iar probele de laborator au stabilit că nu a fost vorba de cancer, dar acel episod m-a încurajat să aleg pensionarea; profesia mea devenise traumatizantă şi am hotărât să renunţ la ea, având suficienţi ani de servici pentru a obţine pensionarea.

A fost o hotărâre pe care mi-am asumat-o, deşi conducerea inspecoratului s-a opus să plec, încercând să mă împiedice pentru a-mi exploata, în continuare, munca şi am fost nevoit să trec de patru ori printr-o comisie medicală militară.

Despre toate acestea am scris detaliat în cartea „Destin nemeritat", imediat după pensionare.

- Deci, ai scris până acum? mă întreabă AF.

- Da, am scris deja şase cărţi, dar n-am avut bani să le editez. Poate se vor schimba vremurile şi .... Cărţile au constituit pentru mine un fel de terapie, dar şi un motiv de autoreflecţie şi meditaţie – fără menajamente – referindu-se la o perioadă cruntă a vieţii mele, în care am trăit mai mult pentru munca profesională, neglijându-mi adesea familia.

Azi socotesc că am greşit rămânând atâţia ani în aceeaşi instituţie, mai ales după 1986, când şefii noştri nu mai ţineau cont de grade, de funcţii şi ne tratau la grămadă, fără pic de respect, acţionând în mod dictatorial. Dar am mai rămas o vreme ca să adun anii necesari, confortabili pentru o pensionare fără dubii. Pot spune că, în final, am avut puterea de a renunţa, fără regrete, dimpotrivă, pensionarea mea am simţit-o ca pe o mare eliberare. Am simţit că am devenit propriul meu stăpân, scăpând de toate celelalte obligaţii apăsătoare.

- Chiar aşa de rău a fost la voi? se miră AF.

- Situaţia noastră a fost bună până în 1973, când s-a revenit la reunificarea Miliţiei cu Securitatea, în acelaşi minister – Ministerul de Interne – în care N. Ceauşescu a

hotărât să ne conducă Securitatea, deşi ei aveau doar ¼ din efective. De atunci s-a declanşat o vânătoare împotriva cadrelor de Miliţie.

Din 1980 situaţia s-a înrăutăţit şi mai mult, încât nici conducătorii Miliţiei nu mai ţineau la cadrele noastre; ca să le fie pe plac primilor, acţionau şi ei în stil dictatorial şi încălcau, pe faţă, demnitatea cadrelor, fără a ţine cont de grade, funcţii, studii, etc. Nemaiputând suporta situaţia, am cerut pensionarea.

- Spuneai că o vreme ai fost în „exil". Unde ai fost?

- I-am spus „exil" pentru că, din ordinul Ministrului am fost mutat, cu familia, de la Constanţa la Tulcea în 1968 când s-au înfiinţat judeţele, iar în 1971 de la Tulcea la Buzău, motivându-se necesitatea (e drept şi cu o treaptă sau două promovare în funcţie) . Aşa am fost nevoit să lucrez 11 ani şi jumătate în „exil", departe de Constanţa, vizitându-mi părinţii doar în concediul de odihnă. Aşa că m-ai invidiat degeaba.

- N-am ştiut aceste fapte.

- Să lăsăm situaţia mea. A trecut şi azi sunt, deja, pensionar. Tu cât vei mai lucra?

- Poate un an sau doi, dar am trecut pe un vapor ceva mai mic, tot de transport marfă, cu care fac voiaje scurte, până în Ucraina, Cipru, Corint, Kiaton.

- Ce vei face după aceea?

- Nu ştiu. M-am gândit odată să mă întorc la casa bătrânească din sat. Acolo este mai multă linişte, dar mă tem că, la vârsta mea, nu voi mai putea trăi normal, lipsindu-mi confortul de aici, cu care am fost obişnuit atâţia ani.

- Prietene, „veşnicia" aceea a cam expirat în satele noatre.

- Îmi este dor de casa părintească. După câte am pătimit, simt în suflet un fel de „iarnă". Privindu-te, mi se pare că nici tu nu prea eşti fericit.

- Ai dreptate! Nici pe mine nu mă dă fericirea afară din casă, iar când duci o viaţă fără prea multe bucurii, ai sentimentul că viaţa pe care o duci este „cârpită", întocmai ca vasele preistorice pe care le descoperă arheologii, apoi sunt lipite freagmentele cu nişte petice de culoare albă.

- Ai probleme în căsnicie? mă întreabă AF.

- Şi în căsnicie. Deja am divorţat de soţie, dar am păstrat legătura cu copiii. E o poveste mai veche, de care şi eu sunt puţin vinovat că n-am judecat corect când m-am căsătorit. Mai simplu spus: uneori oamenii se căsătoresc pentru a ajunge mai repede în pat, în care vor sta destul de puţin timp. Căsătoria poate fi oricând un eşec şi nu poate constitui o asigurare împotriva riscurilor ulterioare.

- Da, ai dreptate! Dar este, totuşi, o necesitate, spune AF, ridicându-se de pe bancă. Trebuie să plec!Salut!

- Salut, prietene! Te aştept să te întorci din voiaj. Sună-mă, ca să putem să ne amintim de copilăria noastră, de şcoală, de satul nostru şi de bătrânii noştrii pe care i-am îngropat în ţărâna lor! Vezi? Ei n-au mai plecat de acolo, deşi au pierdut pământul, vitele, totul şi aşteaptă ziua când „se vor odihni" de tot.

%

- Alo! M-am întors din voiaj, prietene, s-a auzit vocea vibrantă a lui AF, care m-a bucurat mult.

- Când treci pe la mine? Sau să vin eu la tine?

- Diseară te aştept eu acasă la mine, pe la ora 19°°.

- Bine, voi veni. Abia aştept să te văd. Ai plecat pentru două luni şi te întorci după atâta vreme.

- Îţi povestesc eu totul când ne vedem. Acum sunt în port. Te sun eu când ajung acasă. Salut!

- Salut, prietene!Să ne vedem sănătoşi!

%

Seara l-am sunat eu. Eram nerăbdător să-l văd şi să aflu ce a mai făcut, iar peste o jumătate de oră ne aflam faţă în faţă. L-am strâns în braţe cu căldură.

În acea noapte am discutat amândoi până la ora 02[25] despre toate câte ne-am amintit. O singură dată eu am privit ceasul de la mână, iar el m-a certat:

- Unde te grăbeşti? Faci doar un minut până la tine, la scara B. Mai stai puţin să-ţi spun o noutate!

- Dă-i drumul!

- M-am hotărât să-mi depun dosarul în vederea pensionării. Simt că am obosit. Totul merge din ce în ce mai prost şi la noi. S-au retras mai multe nave din producţia NAVROM care au fost puse la conservare. Nu ştiu ce vor să facă cu ele. Mulţi navigatori tineri au fost trimişi în şomaj, iar cei care vor ieşi din şcolile de profil vor ajunge şomeri.

- Despre Călin Marinescu ce poţi să-mi spui?

- Măi, tu ştii că eu am fost plecat din ţară mai tot timpul şi nu prea ştiu fapte concrete. Am auzit de la colegii mei că Marinescu, împreună cu alţii din NAVROM, au luat nave de la stat în concesiune, plătind nişte chirii modice, numai pentru a le ţine în funcţiune (folosite în bare-boat), apoi le-au falimentat şi le-au vândut – pe nimic – în diferite porturi.

Despre Călin Marinescu ştiu că făcuse o firmă în colaborare cu PETROCLAV din Belgia în care a pus la dispoziţie 16 nave petroliere, cu ajutorul lui Traian Băsescu, care era, la început Ministru Secretar de Stat la Min. Transporturilor şi director general NAVROM.

- Dar Marinescu (poreclit Shogunul) a lucrat tot la voi până la Revoluţia din 22 Dec. 1989, spus eu.

- Da. Era director adjunct la Secţia a III-a Flota Maritimă NAVROM. După 1990 l-a luat Traian Băsescu în Ministerul Transporturilor şi l-a făcut director.

- Dar istoria arestării lui Marinescu, împreună cu alţi oameni din NAVROM şi Petromin n-o ştii?

- Numai ceea ce am auzit de la alţii. Ştiu că este o istorie urâtă, dar amănuntele nu le cunosc.

- Cred că este bine să ne oprim aici, spun eu, în timp ce mă ridicam de pe scaun să plec.

%

Azi, când am revăzut notiţele mele de atunci, am fost cuprins de o emoţie profundă. În acea noapte am depănat amândoi amintirile copilăriei pe care am trăit-o în satul natal. Discuţia noastră a început aşa:

- Uneori, când sunt departe, mă cuprinde un dor nebun după anii copilăriei noastre, îl aud pe AF spunând, de parcă elibera un suspin greu din adâncul sufletului său.

- Copilăria noastră s-a dus, s-a pierdut şi ne-a rămas dorul, nostalgia în legătură cu satul în care noi nu ne vom mai întoarce niciodată ca să trăim, i-am răspuns eu.

- A fost o perioadă frumoasă din viaţa noastră, care a luat sfârşit atunci când am plecat la Şcoala din Techirghiol să continuăm studiile.

- Da. Voi aţi plecat în anul 1948, iar eu v-am urmat în anul 1950, iar în 1953 v-am urmat şi în Şcoala Medie de Marină. Atunci, la Techirghiol, a luat sfârşit copilăria mea, când am început să pricep şi, treptat, să deslușesc mecanismele pe care se bazează mersul societăţii, atunci mi-am impus să fac eforturile necesare pentru a-mi însuşi cunoştinţele cu care să-mi mobilez mintea şi sufletul. Mai târziu am înţeles că viaţa nu

este veşnică, omul fiind trecător prin lume şi trebuie să lase ceva în urma sa.

Îţi aduci aminte că pe atunci oamenii din sate nu erau dispuşi să-şi trimită băieţii de acasă, îi opreau acolo pentru a lucra pământul şi să practice lucrări în gospodăria proprie. Despre fete nici nu se discuta, ţăranul spunea că o fată să meargă la şcoala – o clasă sau două – considerându-le suficiente ca să ţină socoteala zilelor sfinte din calendarul ortodox şi să poată număra ouăle pe care le pun sub cloşcă să le clocească, apoi când ajung să se mărite, să aibă grijă de gospodărie, de bărbatul ei şi de copii.

Lucrurile s-au mai schimbat din anul 1950 când a început colectivizarea forţată şi ţăranii au fost nevoiţi să-şi ducă în GAC pământul, animalele de tracţiune, utilajele agricole. Ţăranii s-au despărţit greu, cu lacrimi în ochi de toate acestea, Nimeni nu este mai select, mai exigent şi mai circumspect decât el, de aceea îi mulţumesc eu şi îi respect viaţa.. Ei au acceptat să muncească pe câmp zi-lumină, iar când au murit, au murit cu focul în suflet pentru acel pământ pe care l-au udat cu lacrimi.

Noi am plecat din sat, prietene, şi, spre bucuria noastră, ne-am adaptat repede la viaţa citadină din Techirghiol şi apoi din Constanţa (pe care le cunoaştem deja) şi ne-am obişnuit, tot atât de repede cu zgomotele oraşului, ale portului şi cu mirosul de benzină arsă. Au fost pentru noi nişte etape mai diferite, fiind departe de casă şi de familiile noastre. Cât de tare îmi bătea inima când am ajuns cu voi la şcoală!

- Dar, cred că eşti de acord cu mine – intervine AF – că ne-am obişnuit repede cu viaţa de elev, noi fiind printre elevii silitori ai şcolii şi ne-am maturizat încât am reuşit să ne purtăm singuri de grijă, să nu avem alte preocupări înafară de şcoală, deşi trăiam într-o altă lume, diferită de cea din satul nostru.

- Da, noi am fost silitori – cum spui tu – pentru că noi n-am crezut în hazard sau în acel noroc din naştere, ci ne-am bazat pe munca de fiecare zi cu cartea şi pe reuşita prin muncă cinstită şi credinţă, pe care le-am pus la fundamentul pregătirii şi, mai apoi, al devenirii noastre, aşa cum ne-au povăţuit părinţii noştri, de la care am primit educaţia aceea simplă dar sănătoasă. Noi am adăugat la toate acestea ştiinţa de carte şi o oarecare experienţă în lupta cu viaţa. Pot spune că am avut parte de profesori buni, atât la Techirghiol, cât şi la SMTM (mai ales), care ne-au ajutat să ne lărgim orizontul cunoaşterii cu toate noutăţile aflate din cărţi, pe care le-am aşezat, cărămidă cu cărămidă, la pregătirea noastră pentru muncă şi viaţă.

Poate ne-a impulsionat şi ambiţia de a face ceva cu pregătirea temeinică de care am beneficiat şi anume, să fim folositori societăţii şi comunităţii din care am plecat şi nu doar să ne mulţumim să „sclipim întocmai ca diamantele căzute în noroi". Ştiu că emit o ipoteză pretenţioasă, care ar nemulţumi pe unii dintre cei care vor apuca să citească aceste rânduri, dar mi-o asum, ştiind că ea reflectă adevărul.

- Totuşi, trebuie să recunoaştem că viaţa satului şi a familiilor noastre a continuat să ne preocupe şi în perioada şcolilor. Nu-ţi aduci aminte că veneam acasă în fiecare vacanţă şcolară, primăvara pe jos, direct peste câmp, iar iarna venea unul dintre părinţi care ne lua acasă sau ne aducea la şcoală cu căruţa, a spus AF.

- Da, parcă a fost ieri, deşi au trecut 46 de ani de atunci. Mi-ai răscolit toate amintirile care îmi dau emoţii. Cum aş putea uita zilele calde de primăvară când ajungeam pe şoseaua dintre vii şi ne culcam în grâul înalt, verde, cu faţa în sus şi ascultam cântecul ciocârliei, pe care o descopeream târziu cum îşi susţinea „recitalul" sus de tot, parcă era legată cu un fir nevăzut şi, doar trilul ei se auzea în văzduh. Ajungând în sat

constatam că acolo viaţa continua, iar noi trebuia să participăm la ea pe timpul vacanţelor, mai ales vara. Rădăcinile noastre erau acolo, chiar dacă, după ce am intrat în viaţă şi ne-am stabilit în alte localităţi, am ales să nu ne mai întoarcem. Azi nici n-o mai putem face pentru că suntem şi noi bătrâni, bolnavi, având nevoie să fim aproape de spitale pentru îngrijirea sănătăţii, pieţe pentru aprovizionarea cu alimente, etc., deşi nu ne mai încântă ca altă dată strălucirea oraşelor, dar ne sperie viaţa fără confortul apartamentelor noastre, cu care ne-am obişnuit.

- Măi, Nicule, măi băiete, câtă dreptate ai tu în ce spui! Să zicem că am merge înapoi în sat, dar ce să mai facem noi acolo, decât să ne plângem morţii? Poate că eu am devenit nostalgic când am făcut apel la amintirile din copilăria noastră, dar şi astăzi mai visez zăpezile din sat din perioada aceea, iar primăvara, când se topeau şi curgeau la vale zăpoarele, aminteşte-ţi cum ne descălţam şi, cu picioarele goale şi pantalonii ridicaţi mai sus de genunchi, umblam prin zăpoare până când ni se înroşeau picioarele. Cum să poţi uita acele ninsori abundente care făceau ca stratul de zăpadă să ajungă până la streaşina casei? Apoi când era vreme bună, cu soare, plecam cu tata, cu sania trasă de cai, până la constanţa, mergând peste câmp 15 km.

- N-am uitat, Aurele! Acela a fost Edenul copilăriei noastre fără griji, fără responsabilităţi majore, doar învăţătura de carte şi ajutorul dat în gospodărie după puterile noastre de atunci. Amintirile rămân mediul cel mai intim din care omul nu poate fi alungat niciodată.

Când ele sunt plăcute, sufletul se bucură, le retrăieşte fericit. Copilăria, cu inocenţa ei specifică, ar trebui să lase numai amintiri frumoase, dar sunt şi excepţii.

Îmi aduc aminte că în vacanţele de vară păzeam la vie coacerea strugurilor şi pepenii dintr-o bostănărie modestă,

aflată pe lotul din capul viei. La 30-35 m de via noastră, exista un punct geodezic militar, căruia noi, copiii, îi spuneam pajură pentru că era pe o moviliţă de pământ înaltă de 20m şi dantelăria din lemn a pajurei mai avea încă 25 m înălţime, având în vârf o cutie de 1m/1m (ca un cub) în are nu se afla nimic. Pajura era prevăzută cu scară din lemn, iar acolo urca câteodată un militar care observa Marea Neagră şi Ghiolul Techirghiol, precum şi Constanţa. În lipsa militarilor acel punct de observaţie rămânea la dispoziţia noastră, a copiilor care ne angajasem în faţa părinţilor să păzim viile şi pepenii ...

Acolo, sus, urcam în cutia de lemn şi priveam marea, ghiolul, casele din Constanţa, Eforie etc. Rămâneam ore întregi din zi, uneori şi noaptea, meditând la viaţă sau privind stelele, luceafărul de dimineaţă şi luna care se ridica şi se plimba leneşă printre stelele pe care le credeam atât de aproape, încât mi se părea că aş putea să le ating cu mâna. În acele nopţi liniştite şi calde eu visam să zbor, iar cu mintea mea inocentă, mă şi vedeam plutind peste munţi, dealuri, câmpii, păduri, dar, mai ales peste mări şi ţări, peste pustiurile Saharei despre care citisem în cartea lui Panait Istrati.

Cărţile le luasem de la bibliotecă, iar unele din podul casei bunicii Lisaveta, când am vizitat-o şi m-a trimis să aduc nişte lădiţe; acolo erau cărţile unchiului meu, Anghel, care locuia în Bucureşti.

Multe am învăţat eu dun acele cărţi, fiind avid să aflu câte se întâmplă în lume. În vacanţa de vară, după clasa a şasea, am putut citi pe nerăsuflate, cărţile „Robinson Crusoe" de Daniel Defoe, „Elevul Dima dintr-a şaptea" de Drumeş Mihail, „La Medeleni" de Ionel Teodoreanu, iar mai târziu „Ana Karenina" de Tolstoi.

În anul următor, un prieten venit din Bucureşti mi-a dat să citesc „Procesul lui Sofocle", o dramă din „Oedip". La început mi s-a părut plictisitoare, dar am terminat-o,

bucurându-mă când am văzut că judecătorul l-a achitat pe bătrânul Sofocle, om de 80 de ani.

- Despre ce era vorba? mă întreabă AF zâmbind.

- Marele fabulist, Sofocle, la vârsta de 80 de ani, avea o amantă, iar fiul său l-a dat în judecată pentru că se temea că amanta îl va împiedica să obţină dreptul de moştenire de la tatăl său.

În cutia pajurei din vii am visat la viaţa în viitor, ascultând mugetul mării şi al sirenei navelor mari care intrau în port sau plecau în călătorii pe mare, purtând povara încărcăturii lor. Uneori adormeam acolo, în liniştea nopţii depline, care-i confirma zisa poetului ardelean Lucian Blaga – „Veşnicia s-a născut la sat". Mă trezeam în zorii calzi ai dimineţii, coboram de pe pajură şi mergeam să-mi „inspectez" via şi pepenii.

- Scuză-mă prietene! Ce să fac şi eu, am început să filozofez, dar este ceva obişnuit de când mă întâlnesc mai des cu tine îmi vin în minte şi în suflet amintirile din copilăria şi din viaţa noastră şi încep să fac o incursiune în interiorul sufletului meu. Eşti singurul om în prezenţa căruia o fac fără reţineri, ştiind că tu mă poţi înţelege mai bine.

- Ai dreptate în tot ce ai spus. Ştiinţa de carte, apoi experienţa în profesie, la care se adaugă experienţa de viaţă bine analizată, îl ajută pe om să se simtă superior altora, întocmai ca atunci când te afli pe o stâncă şi priveşti în jos.

Pe noi poate ne-a ajutat mai mult educaţia pe care am primit-o de la iubiţii şi modeştii noştri părinţi, apoi sârguinţa la învăţătură, care să ne deschidă drumul în viaţă.

- Da, ştiinţa de carte sădeşte în oameni bunătatea şi iubirea de oameni; ea dă măsură nivelului de emoţie şi înţelegere a lumii în care trăim, schimbă modul de gândire şi deschide drumul în viaţă spre o nouă lume, mai bună!

- Mi-ai trezit amintiri duioase, măi băiete! Văd că ţii minte aproape toate întâmplările din sat, a zis AF.

Păcat că „veşnicia" lui Blaga a cam expirat, aşa cum ai zis tu mai înainte. Totuşi m-ai făcut să le retrăiesc cu emoţie, ele făcând parte din copilăria noastră, pe care AF a declarat că n-o poate uita niciodată.

- Dacă privim astăzi în urmă, vom putea cântări cele scrise de marele scriitor şi filosof german, Goethe, care spunea undeva: „Porţile pe care pătrunde omul în viaţă, nu sunt deloc neînsemnate". Deseori m-am întrebat şi eu: noi pe ce porţi am pătruns?

- Este greu de spus, oftează AF. Poate vor descoperi acest mister urmaşii noştri.

- În ceea ce mă priveşte pe mine, personal, pot spune că viaţa omului este o luptă permanentă pentru existenţă, cu alte noi valenţe decât în era primitivă. După ce copilăria a trecut, iar adolescenţa şi tinereţea s-au cam veştejit, omul analizează faptele în alte culori şi nuanţe, iar noi, trăim doar prin amintiri şi gânduri care ne mai pulsează în inimi şi suflete.

- Îţi mărturisesc că de când a murit Mioara, eu am tot mai puţine amintiri. Încercând să uit totul, mi-au rămas doar acele amintiri dureroase, care continuă să mă sâcâie şi azi şi care m-au obosit, m-au îmbătrânit, a spus AF cu o voce stinsă, apoi a tăcut.

- Măi, Aurele, cred că este bine să ne amintim fapte din viaţa noastră din când în când, altfel amintirile noastre se sting şi personalitatea încetează, aşa cum am pierdut şi zâmbetul cald al copilăriei, apoi, treptat şi copilul din interiorul sufletului nostru, acele „bijuterii preţioase".

... L-am mai vizitat de două ori pe Aurel după ce s-a pensionat. Mi s-a părut că trupul lui îşi mai revenise, parcă se încărcase, din nou, cu enegia necesară şi mi-a spus că se simte bine.

- Te-ai mai întoarce iar în navigaţie, dacă ai fi solicitat? l-am întrebat eu.

- Nu! Nici nu cred că mai este posibil, după ce o parte din nave au fost vândute, iar cele câteva care au mai rămas, au fost puse în conservare. Poate nici n-aş mai putea să plec din ţară cu lunile, mi-e groază de singurătate, la care se adaugă vârsta înaintată, sănătatea, fetele mele.

- Totuşi, socotesc că nostalgia profesiei nu te-a părăsit definitiv.

- Este adevărat, ea mi-a intrat în sânge ca un drog, dar am obosit şi nu mai vreau să risc, acum când mă apropiu de 75 de ani şi nu mai am timp să umblu prea mult timp pe pământ, iar memoria simt că nu mai constituie acea „cârjă" necesară a bătrâneţii.

- Cu întoarcerea în satul natal, ce mai faci?

- Mi-e dor de satul natal cu tot ce a însemnat el pentru noi, dar nu mai este posibilă întoarcerea acolo.

- E vorba de confortul de care am discutat odată?

- Şi de confort, dar casa a vândut-o fratele meu, Ion. Uneori stau în pat, cu mâinile sub cap şi mă gândesc la părinţii noştri. Ei, ca şi ceilalţi ţărani din sat, ca şi din toată România, au muncit o viaţă întreagă pe ogor, privind spre cer pentru a implora divinitatea să le dea ploaie şi recolte mai bune, apoi a venit colectivizarea agriculturii şi, de atunci, au pierdut orice speranţă, ducând o viaţă austeră, de subzistenţă.

Obosiţi de muncă şi bolnavi, au sfârşit şi ei, ca şi părinţii lor, fiind îngropaţi în cimitirul din deal.

- Am fost în sat, la mormântul părinţilor mei de mai multe ori şi ce crezi că am constatat?

În sat au rămas multe case părăsite, unele se află în ruină, iar curţile lor sunt năpădite de bălării, unele au rămas fără gardurile care le împrejmuiau. Acolo este o situaţie jalnică.

Am avut senzaţia că ne pierdem rădăcinile, când am văzut că pe mulţi localnici, veniţi din altă parte, nu-i cunosc.

... Ultima dată când l-am văzut pe AF era prea obosit ca să mai depănăm amintiri. Îl priveam şi mă gândeam: de ce degradează bătrâneţea? Când trupul a obosit şi toate ambiţiile s-au stins, omul devine conştient de „deşertul" care se instalează în trupul şi în viaţa lui, mai ales când este năpădit de amintiri care îl îndeamnă să stea de vorbă cu el însuşi. De ce o face, oare?

Poate că în anii tinereţii, fiind prea ocupat cu munca şi celelalte activităţi zilnice, n-a avut timp s-o facă. Ajuns în această fază, sinele lui îl poartă în zona izolării de semenii lui şi are timp pentru reflecţii.

... Aurel m-a lăsat să vorbesc mai mult eu, care m-am arătat nemulţumit pentru că cineva a desfiinţat acea pajură de pe movila din vii, apoi i-am spus că în sat am întâlnit mulţi oameni pe care nu-i cunosc.

- Tu mai scrii cărţi? m-a întrebat el, ca atunci când te trezeşti dintr-un vis.

- Da, scriu mereu. Unele cărţi le-am scris ca pe o spovedanie pentru posteritate. În ele am pus toată experienţa mea de o viaţă, fără să falsific adevărul.

- Să nu uiţi să scrii cartea pe care mi-ai promis că o vei scrie! Poate că o să apuc şi eu s-o citesc.

- Am lucrat deja la ea şi am scris-o mai mult de jumătate, dar este manuscris. Nu ştiu dacă o voi putea edita curând, mai ales că librăriile au dispărut şi, dacă nu se vând, nu am unde să le ţin şi s-ar deprecia înainte de a fi citite. Sau nu mai sunt nici eu pe pământ.

- Tu scrie-le! Poate le vor edita fiii tăi, oricât de târziu. Ar fi păcat să se piardă.

... De atunci nu ne-am mai întâlnit decât în ziua fatidică, la cimitirul central, aşa cum voi arăta în Epilog.

ACEASTA ESTE CARTEA, PRIETENE DRAG!

- Sfârşit –

Constanţa
14 mai 2012

Epilog

Vestea morţii lui AF m-a copleşit. Nu-l văzusem din luna august şi refuzam să cred că poate fi adevărat.

- Unde a fost dus? l-am întrebat pe N. Păduraru, care-mi dăduse trista veste.

- Le Cimitirul Central, în Camera Albastră.

Când am ajuns acolo şi l-am văzut în sicriu, inima mea s-a strâns, crispându-se de durere.

Condoleanţele le-a primit Sina, sora lui, împreună cu fetele lui şi cu Ilarie Petrişor, cumnatul lui AF.

După ce am aprins o lumânare, am aşezat florile la picioarele lui, în sicriu, apoi am privit în jur: peste tot coroane şi jerbe de flori, flori în sicriu şi în vazele de sticlă de pe stativele de lângă pereţi şi multe lumânări, iar în încăpere şi afară, multă lume în doliu, rude, prieteni şi noi, cei de la fosta Şcoală Medie Tehnică de Marină, care am fost colegii lui Aurel în diferite perioade ale şcolii.

La ora 12^{30} a intrat în Camera Albastră preotul, care a ţinut slujba (stâlpii), după care sicriul a fost transportat în capela cimitirului. Acolo, doi preoţi, însoţiţi de un ţârcovnic, au continuat slujba. Unul dintre preoţi, cu mâinile împreunate pe piept, sub bărbie şi cu o expresie care oscila între fatalism şi o transfigurare suavă, a rostit funebra cuvântare.

Când slujba a luat sfârşit, sicriul a fost scos din biserică şi dus, printre cruci, în locul unde era aşteptat de o criptă deschisă, unde preotul a continuat ultima parte a slujbei, în prezenţa mulţimii care asculta cu pioşenie şi melancolie.

În aerul răcoros al toamnei, vocea îndelung studiată a preotului răsuna limpede, trecând peste capetele participanţilor şi se pierdea în atmosferă, în care vorbele lui mişcătoare îşi făceau efectul scontat, datorită experienţei lui îndelungate, la

care adăuga un plus de evlavie. Clopotele bat, iar dangătul lor mă loveşte în suflet.

După ce s-a oprit câteva secunde, preotul a chemat numele întreg al defunctului, pe care l-a binecuvântat cu semnul crucii, apoi a turnat vin roşu dintr-o sticlă peste albiturile din sicriu şi peste trupul inert. La un semn al preotului, sicriul a fost bătut în cuie şi coborât în cripta care a fost închisă.

Participanţii la înmormântare s-au întors în restaurant, unde au fost serviţi cu mâncare şi băuturi, specifice unor astfel de ocazii.

Aurel Fotescu a fost un om bun şi sincer pe care nu l-au mistuit cuvinte nerostite şi nu l-au apăsat experienţe tăinuite, iar această atitudine deschisă a făcut ca el să nu-şi simtă trecutul ca pe o povară.

Au am discutat cu el de multe ori şi mi-a destăinuit viaţa aspră petrecută pe mare, dar nu s-a plâns niciodată de greutăţi, până în ziua când a aflat că soţia lui, Mioara, a murit, lăsându-l singur cu cele trei fete ale lor. Acel eveniment neaşteptat l-a dezechilibrat pentru tot restul vieţii şi muncii lui pe mare şi a început să se plângă de lipsa poftei de viaţă.

Îl priveam atent şi eram uimit cât l-a putut transforma acel eveniment trist şi celelalte necazuri prin care trecuse în ultimii ani.

Aurel a fost omul pe care l-am admirat şi l-am iubit fără rezerve. În tinereţea lui a fost un tip vesel, cu un chip blând, inundat de lumină, care îi scotea în evidenţă bunătatea sufletului său darnic; nu era prea înalt, dar era suplu, vioi în mişcări şi aşa îl voi păstra întotdeauna în mintea mea, după ce l-am pierdut fizic. Nu mi-a plăcut să-l văd mort, ştiind că moartea degradează omul.

În anii în care naviga, când se întorcea din călătorie, îmi dădea câte un telefon şi ne întâlneam. El obişnuia să mă

întrebe: „Ce mai faci? Cum te mai simţi? Ai nevie de ceva? De fiecare dată când îi răspundeam că nu am nevoie de nimic – deşi acela era purul adevăr – se supăra şi-mi reproşa că mă tem să nu am necazuri la servici. Dar eu aveam strictul necesar şi teamă de ceva nu aveam. Cât de frumos vibra vocea lui! ca şi sufletul ui!

AF a plecat dintre noi la 18 oct. 2010, cu trupul slăbit de boală şi dezamăgit de prestaţia conducerii ţării, care, motivând criza economică a redus salariile şi pensiile cu 25%, precum şi ajutoarele sociale şi a majorat TVA la toate produsele de pe piaţă la 24%. În acelaşi timp, preşedintele României Traian Băsescu a hotărât, din proprie iniţiativă – fără consultarea Parlamentului – să împrumute de la FMI suma de 20 miliarde de Euro pentru a-şi asigura realegerea sa în funcţia de preşedinte, îndatorând România pentru trei generaţii.

La ultima noastră întâlnire l-am găsit foarte obosit, după 42 de ani de lucru pe mare, veghe şi carturi, peripeţii multiple în caz de furtuni, având un suflet încărcat de tristeţe, multe amintiri şi o amărăciune sfâşietoare, care provoca milă.

Când ne întâlneam amândoi nu ne mai săturam de vorbă şi ne despărţeam greu, cu multă părere de rău, dar moartea lui a avut grijă şi puterea să ne despartă.

AF a fost loial şi statornic faţă de mine, aşa cum cercul este loial totdeauna faţă de punctul său central, în care se înfinge compasul. Statornicia lui seamănă cu cea a Stelei Polare, care nu apune timp de şase luni de zile în noaptea arctică, strălucind cu aceeaşi intensitate pentru a orienta navele în drumul lor pe mare.

Călătorise cu navele în toată lumea, iar lui îi plăcea să spună: „Am călătorit prin istoria lumii – istoria altor popoare – şi sunt mândru de acest fapt. Am văzut aproape tot spectacolul lumii – la ea acasă – pe care nu-l voi uita niciodată. Dintre toate locurile vizitate, cel mai mult mi-a plăcut „Cetatea Alhambra",

ale cărei frumuseţe şi bogăţie m-au impresionat până la lacrimi".

AF era un om apropiat de ceilalţi oameni, dar nu poseda niciun fel de avere, înafara apartamentului cu patru camere al familiei sale. Parcă o făcuse dinadins, pentru a respecta cele scrise în Biblie: „Nu agonisi comori pe pământ, unde molia şi rugina le strică, ci agoniseşte în rai!"

Marea i-a şubrezit sănătatea, grăbindu-i sfârşitul şi astfel ne-a părăsit înainte de vreme.

ODIHNEASCĂ-SE ÎN PACE!

Aceste rânduri le-am aşternut pe hârtie cu multă tristeţe, dar am făcut-o pentru ca amintirea lui să nu cadă în uitare şi astfel să se şteargă urmele care au marcat trecerea lui pe acest pământ şi pe mările şi oceanele lumii. Am pierdut un prieten drag, de neînlocuit!!!

Autorul

Cuprins

Nota autorului
În loc de introducere
I Australia – continentul de la antipozi 10
II India – Ţara musonilor şi templelor 55
III ALHAMBRA 92
IV Vestigii din Roma Antică. Columna 107
V O călătorie în arhipelagul Peloponez 116
VI Întâlnirea din parcul Primăriei 123
VII Portugalia văzută în fugă 128
VIII File din istoria Turciei (Discuţie purtată cu AF la el acasă) 135
IX Japonia – ţara de la Soare Răsare 144
X Amintiri ... Amintiri târzii 187
Epilog